Modell Eisen Bahner
Magazin für Vorbild und Modell

DM 6,50 öS 50,- SFr 6,50 hfl 8,50 bfr 158,- lfr 158,- dkr 32,-
Nr. 8 August 2001
50. Jahrgang



B13411

Vorbild und Modell:
Hauptsignale an Nebenbahnen

Perfekte Schönheit auch mit 80
Geburtstagsfeier für Schweizer Stangenlok

Bella Italia
Urlaubsstimmung in 1:87

Abenteuer Eisenbahn in Ungarn
Puszta-Dampf und Csárdás-Feuer



TESTS

SCHNITTMUSTER
Fleischmanns H0-T3

RANGIERMEISTER:
Märklins Maxi-V60

Bulliger Klettermax T 20
Preußens Kraftprotz
Vor 20 Jahren letzter 95-Planeinsatz in Thüringen

VORBILD

Titelthema

14 DIE STÄRKSTE PREUSSIN
Die Kräfte der ölgefeuerten 95 waren bei der DR im Thüringer Wald bis vor 20 Jahren unverzichtbar.

Drehscheibe

4 BAHNWELT AKTUELL

24 MEHR MAKROLON
101078 kommt mit neuem blauen Anstrich davon.

LokoMotive

26 WINTERTHURS SCHÖNHEIT
Im 80 Jahre alten Stangen-Star steckt viel Arbeit.

Geschichte und Geschichten

32 VON MÜNCHEN ZU MÖNCHEN
150 Jahre Eisenbahn in Mönchen-Gladbach.

34 WEB-FEHLER
Eine vergessene Schmalspurbahn in Sachsen.

Abenteuer Eisenbahn

44 „ANDI, MACH SIGNAL!"
Dampf-Nostalgie am Balaton und in der Puszta.

MODELL

Blickfang

58 Nix Carrera, Carrara: So ruft's im Marmorsteinbruch.

Werkstatt

64 HAUPTSIGNALE ORDNEN DEN ZUGVERKEHR
Dirk Rohde gibt Signal.

70 MESSPUNKTE
Karsten Naumann bemaßt Modellbahnstrecken.

82 BASTELTIPPS

Probefahrt/Unter der Lupe

76 BUONA SERA
Urlaubsstimmung mit der italienischen E645.

76 SCHNELL-FISCH
Fleischmanns flotter Gkwh-Dreiachser in H0.

78 PULT-BILD
Fahrdienstleiters Arbeitsplatz aus dem PC.

78 BETON-PFEIFE
Forsche Jugend in Vollmers Skater-Park.

Test

80 ZUG-SPITZE
Märklins maxi-male V60.

84 PFLEGELEICHT
Fleischmanns Nebenbahn-Zwerg T3 der DR.

Szene

94 WUNSCHMODELL: RAMPENMOBIL
Fahrbare Rampen für Autoreisezüge fehlen.

96 OHNE FLEISS KEIN PREIS
Markus Tiedtke stellt das „Lok Land" in Selbitz vor.

102 NACHBRENNER FÜR DIGITALDECODER
Ein DC-Regler schont Glockenankermotoren.

106 BELLA ITALIA AN DER SPREE
Frank Tinius entführt den Betrachter in die Toskana.

AUSSERDEM

112 Modellbahn aktuell
88 Neuheiten
5 Standpunkt
114 Impressum
63 Bahnpost
49 Güterbahnhof
54 Fachhändler-Übersicht
92 Termine + Treffpunkte
42 Buchtipps
114 Vorschau
105 Internet

26 **Gut gebräunt**



Dass die Be 4/6 wieder im alten Glanz erstrahlt, verdankt sie neun engagierten Lokführern.



14 **Gut gefeuert**

Die 95 bewies im jahrelangen Einsatz, dass sie nicht nur als feuerspeiender Drache, sondern auch als kraftstrotzendes Zugpferd auf Steigungsstrecken eine Schau war.

34 **Schlecht gewebt**

Ursprünglich für die Webereien im Mülsengrund gebaut, wurden die Gleise der Schmalspurbahn 1951 zur Rohstoffgewinnung für den Berliner Außenring entfernt.





106 **Vierteiler**

Die H0-Nebenbahn von Frank Tinius entstand mit viel Selbstbau nach Motiven aus der Toskana.



Alles im Rot 80

Märklins Maxi-V 60 in Spur I empfiehlt sich dank feiner Gestaltung auch für höhere Aufgaben.

BAHNWELT AKTUELL

DB AG

Schwere Unfälle an Bahnübergängen im Juni

● Am 6. Juni passierte der erste von drei schweren Unfällen an Bahnübergängen im Juni. Bei Stromberg in der Nähe von Bad Kreuznach stieß eine 232 der privaten Waldhof AG an einem unbeschrankten Bahnübergang, der durch eine Lichtsignalanlage gesichert war mit einem Schulbus zusammen und schleifte ihn 15 Meter mit. Dabei wurden 17 der 59 Kinder im Bus verletzt.

Wesentlich gravierender war der Unfall im oberpfälzischen Vilseck im Landkreis Amberg-Sulzbach. Ein Regioswinger der Baureihe 612, der als RE3560 von Weiden nach Nürnberg unterwegs war, kollidierte an einem mit Halbschranken und Lichtsignal gesicherten Bahnübergang mit einem schweren LKW der US-Armee. An dieser Stelle dürfen die modernen Neigetechnikzüge bis zu 160 km/h schnell fahren. Die eingeleitete Notbremsung konnte das Unglück, bei dem der LKW-Fahrer, der Lokführer und ein Passagier ums Leben kamen, nicht mehr verhindern. Der 612, der aus einer unübersichtlichen Kurve kam, fing Feuer, und weitere fünf Fahrgäste wurden teilweise lebensbedrohlich verletzt. Der Fahrer des US-LKW, der von einem in der Nähe liegenden Truppenübungsplatz kam, habe wohl versucht, zwischen den sich schließenden Halbschranken durchzukommen, sagte seine verletzte Beifahrerin gegenüber der Polizei aus.

An diesem Unglücksfreitag geschah in Bayern noch ein weiteres verheerendes Zugunglück an einem Bahnübergang: Die Regionalbahn RB 71738 von Regensburg nach Ulm erwischte an einem nur mit Lichtsignalen gesicherten Bahnübergang bei Tapfheim, Landkreis Donau-Ries, einen mit einer vierköpfigen Familie besetzten PKW. Die Familie kam dabei ums Leben. In dem von der E-Lok 111088 geschobenen Wendezug, dessen Wagen vollständig entgleisten, wurden 21 Menschen verletzt. Als Unfallursache nimmt man derzeit die tief stehende Sonne an, die dem PKW-Fahrer das Erkennen des roten Blinklichts erschwerte.

In allen drei Fällen haben die eingerichteten Sicherungssysteme funktioniert. Trotzdem verstärkten die schweren Unfälle erneut die Diskussionen um niveaugleiche Bahnübergänge, bei denen sich auch der ADAC kritisch über die technische Ausrüstung einer Vielzahl der mehr als 25.000 bundesweiten Bahnübergänge äußerte.



Vermutlich wären nicht alle Wagen entgleist, hätte die Lok an der Spitze des Zuges gestanden.



Der ausgebrannte Führerstand des Regioswingers bot ein erschreckendes Bild.

Fotos (2): dpa

DEUTSCHES MUSEUM

Ein Krokodil an der Isar

● Das Deutsche Museum in München kann sich über eine besondere Rarität freuen. Die Ge6/6 411 der Rhätischen Bahn wird neues Exponat in den Museumsbeständen. Gemeinsam mit einem restaurierten 1.Klasse-Salonwagen ASS 1154 wird sie zukünftig zu den Stars im Fahrzeugpark des größten deutschen Museums gehören. Die historischen Fahrzeuge sind ein Geschenk der Rhätischen Bahn und wurden am 14. Juni auf Tiefladewagen von Schaffhausen über Aulendorf nach München überführt, wo sie mit einem kleinen Festakt empfangen wurden.



Ein rhätisches Krokodil in Aulendorf, Oberschwaben. Stilecht zog 41 018 des Münchner Dampflokvereins am 14. Juni 2001 diesen einzigartigen Sonderzug in die bayerische Landeshauptstadt.

Foto: Alkofer

SÄCHSISCHER SEMMERING

Zick-Zack-Kurs

● Nachdem im aktuellen Kursbuch der DB AG für den Streckenabschnitt Bad Schandau – Sebnitz kein Fahrplan mehr angegeben ist, wohl aber vom Freistaat Sachsen umfangreiche finanzielle Unterstützung bei der Streckensanierung zugesichert wurde, hagelte es Proteste von Bevölkerung, Kommunen und dem Landkreis Sächsische Schweiz. Diese wurden vor allem damit begründet, dass auch bei der Sanierung der Strecke Dürrröhrsdorf – Neustadt (Sachs.) ein Zwei-Stunden-Takt auf der Schiene möglich war. Es kam daraufhin zur Aufstellung eines Fahrplanes, der weiterhin Sebnitz aus zwei Richtungen auf der Schiene anbindet. Die Fahrzeiten sind allerdings aufgrund der bestehenden Oberbaumängel auf etwa 50 Minuten zwischen Sebnitz und Bad Schandau angewachsen. Der Fahrplan ist in das Auskunftsangebot der DB eingearbeitet und auch beim Verkehrsverbund Oberelbe, Telefon (0180)2451998, zu erhalten.



Foto: Kasperzek

Mit dem Fahrplanwechsel endete auch der Einsatz der 202, hier 202 844, im Mai 2001 am Tunnel VI auf dem Sächsischen Semmering. Die Ablösung sind Wendezüge mit 219.

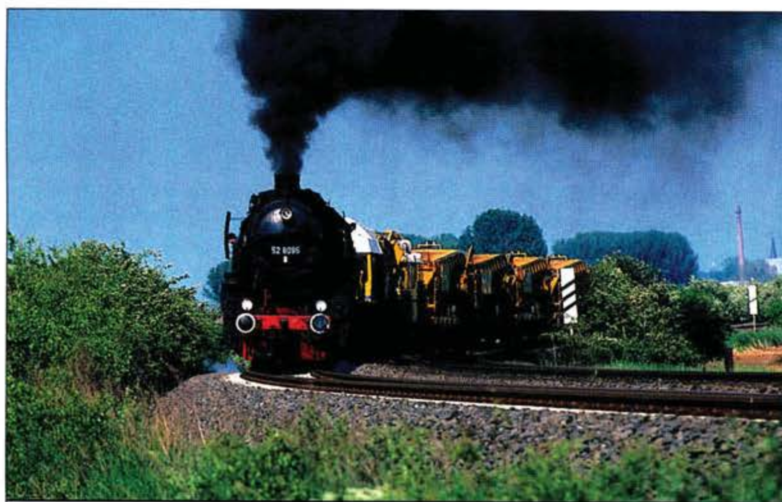


Foto: Geßner

Auf der Eifelbahn Köln - Euskirchen - Trier fanden zwischen Euskirchen und Mechernich am 20. Mai Arbeiten am Oberbau statt. Die nötigen Gleisbau- und Abraumzüge für den Altschotter bespannten die Dampflokomotiven 50 3610 und 52 8095 der Eisenbahngesellschaft im Bergisch-Märkischen Raum (EBM).

STANDPUNKT

Mit Volldampf in die Urlaubsstimmung

Sonne, möglichst nicht nur im Herzen, die Koffer gepackt, das Reiseziel ausgesucht oder voll Vorfreude auf die Fahrt ins Blaue: Nur zu gern lassen wir uns jetzt in Urlaubsstimmung versetzen, denn zumindest der kalendarische Sommer ist da und allenthalben beginnen nun nach und nach die so genannten großen Ferien. Abstand vom Alltag nehmen, das Weite suchen und mit ein wenig Glück auch finden: Grundbedürfnisse, die man auf vielerlei Arten befriedigen kann.



Dr. Karlheinz Haucke

Eisenbahnbegeisterte haben da zweifellos ihre eigene, zumeist höchst individuelle Prioritätenliste. Ob nun auf Dampfjagd durch Ungarns Puszta, auf Spurensuche im Mülsengrund oder bei der Jubiläumsfahrt von Viersen über Mönchengladbach mit seinem Jugendstiltorso-Bahnhof ins belgische Montzen, der Gelegenheiten gibt es mannigfaltige für die Fans, ihre Eindrücke auf Video, Tonträger, Negativ- oder Diafilm festzuhalten. Und manch einer wird, vielleicht ohne es zu wollen, das Abenteuer Eisenbahn schon finden, wenn er auf die Angaben aus dem Kurskübel mit Tragegriff der DB AG vertraut.

Für die Modellbahner und -bahnerinnen unter den Erholungssuchenden heißt es: Augen auf nicht nur im Schienenverkehr. Denn die besten Anregungen für die Gestaltung der heimischen Anlage liefert immer noch die Wirklichkeit. Nun sollte man allerdings nicht die Toleranz der übrigen Familie strapazieren, indem zentnerweise Gestein, Moose und Äste gesammelt werden. Man kann es auch machen wie Frank Tinius, der sich gleich die ganze Toskana an die Spree holte.

BAHNWELT AKTUELL

RUSSLAND

Lokomotivbau auf Sparflamme

● Die nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion einzige in Russland verbliebene Fabrik für Elektrolokomotiven in Nowotscherkassk (NEWZ) fristet ihr Dasein mit der Generalüberholung von älteren E-Loks sowie der Herstellung von elektrischen Haushaltsgeräten wie Bügeleisen oder Heizlüftern. Das Werk in der südrussischen Region Rostow am Don hatte einst 18000 Beschäftigte und war auf eine Produktion von 700 Lokomotiven pro Jahr ausgelegt. Heute werden von 6000 Mitarbeitern, die aus sozialpolitischen Gründen gehalten werden, etwa 20 Lokomotiven im Jahr gebaut. Es handelt sich derzeit um eine Serie von 21 Mehrfrequenzlokomotiven der Reihe EP10, an deren Entwicklung auch Adtranz beteiligt war. Im Jahr 1999 wurde eine zeitlich nicht begrenzte Serienfertigung der Reisezuglok EP1 begonnen. Sie ist die Nachfolgerin der WL65. Im Sommer 2001 war man bei der 37. Maschine angelangt. Mit dem elektrischen Triebzug EN3 entstand ein Prototyp, über dessen Beschaffung das Ministerium für Verkehr noch nicht entschieden hat. Mittlerweile hat Nowotscherkassk zwei Mitbewerber, die Triebwagenhersteller in Demichowo und Torshok, jedoch liefert Nowotscherkassk beiden elektrische Bauteile zu. Die Triebwagenfertigung lag zu Sowjetzeiten in Riga, heutigem so genannten Dollar-Ausland.



Foto: Glöckner

Der Lokomotivbau in Russland liegt am Boden. Auf dem Weltmarkt sind die Fahrzeuge kaum abzusetzen, im eigenen Land gibt es kein Geld dafür.

BOMBARDIER

Arbeitsplätze in Gefahr

● Was seit der Übernahme von Adtranz durch Bombardier zu befürchten war, wird immer deutlicher. Die Zusammenlegung der beiden Konzerne wird Arbeitsplätze kosten. Standortstilllegungen werden nicht ausgeschlossen, jedes Werk stehe auf dem Prüfstand. Gefährdet scheint derzeit Hennigsdorf bei Berlin mit 2500 Beschäftigten. Das betroffene Land Brandenburg hat Bombardier in vorauseilendem Gehorsam bereits Mittel für den Ausbau einer Teststrecke bei Hennigsdorf zugesichert, falls der kanadische Konzern den Standort erhalte. Für das Werk Kassel scheint es derzeit besser auszusehen. Es werden jedoch nicht nur ehemalige Adtranz-Werke überprüft, auch die schon seit längerem zu Bombardier gehörenden Betriebe wie Talbot in Aachen müssen sich einer Prüfung unterziehen. Die Ergebnisse werden Ende Juli bis Anfang August vorliegen.



Foto: Schmutz

Zur Feier des 100-jährigen Bestehens der Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) in der Nähe von Zürich am 26. und 27. Mai 2001 wurde auch der zugehörige Dampftriebwagen angeheizt und eingesetzt. Der Dampftriebwagen CZm 1/2, der von der Dampflokgruppe des SBB-Depots Zürich betreut wird, wurde 1901 in Esslingen gebaut und legte auf den Schienen der UeBB in 42 Betriebsjahren mehr als 1,15 Millionen Kilometer zurück.

ZWISCHENHALT

Der Metropolitan, Paradezug der DB AG, wurde prämiert. Red Dot heißt der Designpreis, der dem Zug, der vor allen Dingen für Geschäftsreisende zwischen Köln und Hamburg pendelt, verliehen wurde. Die Anerkennung in der Kategorie „product design" gilt der Innenraumgestaltung des Architekten Meinhard von Gerkan.

Schlechte Leistungen sollen die Bahnen künftig teuer zu stehen kommen. Die EU-Kommisarin für Verkehr denkt dabei in erster Linie an Verspätungen im Güterverkehr und mahnt die europäischen Bahngesellschaften zu mehr Zuverlässigkeit, sonst drohen Strafgelder!

Der längste Zug der Welt fuhr in Australien. Zu Versuchszwecken ließ eine Minengesellschaft einen einzigartigen Zug zusammenstellen: Acht Diesellokomotiven zogen einen Lindwurm von 7,2 Kilometern Länge, der aus 682 mit Eisenerz beladenen Waggons bestand. Für eine Strecke von 275 Kilometern benötigte die Endlosschlange zehn Stunden.

Die Personalkosten sind noch immer zu hoch bei der DB AG. Da aber bis zum Jahr 2004 betriebsbedingt Kündigungen ausgeschlossen sind, musste man sich in Frankfurt um eine andere Lösung bemühen. Um diesen Missstand aus Konzernsicht zu beseitigen, plant die Aktiengesellschaft, bis zu 50.000 Stellen in sogenannte Vermittlungs- und Transfergesellschaften auszulagern. Das beträfe jede fünfte Stelle im Konzern.

Den Rauchern geht es an den Kragen: Die Bahn plant in ihrem Verantwortungsbereich amerikanische Verhältnisse. Das Versuchskaninchen wird der Bonner Bahnhof. Hier sollen die Qualmer zukünftig nur noch in ausgewiesenen Raucherecken ihrer Sucht nachgehen dürfen. In den Zügen soll die Trennung zwischen Raucher und Nichtraucherbereichen noch deutlicher und die Anzahl der Raucherplätze weiter reduziert werden.

Die Hohenzollersche Landesbahn (HzL) unterzeichnete mit dem Land Baden-Württemberg den Verkehrsvertrag für das Vorhaben Ringzug. Dieses neue Konzept stellt eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im südlichen Landesteil dar. Für die HzL ist es eine Erweiterung ihres Netzes um knapp 200 Kilometer.

Der Führerschein für Lokführer kommt. Die Deutsche Bahn AG und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) einigten sich gemeinsam mit Bundesverkehrsministerium und dem Eisenbahnbundesamt auf eine einheitliche Regelung für den Triebfahrzeugführerschein. Ziel ist es, eine deutschlandweite Standardisierung zu erreichen und die Branche somit auch vor schwarzen Schafen zu bewahren.

ALTBAU-E-LOKS IN ÖSTERREICH

Ende der 1040 in Sicht

● Mit einem Alter von etwa 50 Jahren sind die vierachsigen Drehgestellloks der Baureihe 1040 die ältesten Normalspurloks der ÖBB. Insgesamt 16 Maschinen kamen Anfang der 50er-Jahre aus der Floridsdorfer Lokomotivfabrik. Die elektrische Ausrüstung lieferte ELIN: Ab Mitte der 90er-Jahre sank der Stern der Baureihe. Mit 1040007 wurde die erste Lok nach einem Unfall 1995 ausgemustert. Seither traf die Ausmusterung auch 1040002 und 016, beide 1996, sowie die 005 nach einem Unfall 1998. Erst kürzlich erfolgte die Verschrottung von 1040004 und 011; drei Loks folgen noch in diesem Jahr. Die verbleibenden sieben Maschinen werden bis Mitte 2002 aus dem Verkehr gezogen, so dass darüber hinaus nur die 1040001 in grüner Livree für den Nostalgieverkehr erhalten bleibt. Zur Zeit sind alle Loks in Selzthal stationiert.



Foto: Haslehner

Am 21. Mai 2001 war die 1040008 mit dem Sammelgüterzug 76115 bei Admont unterwegs, im Hintergrund das Stift Admont vor dem Großen Buchstein.

Arcor ist sauer auf die DB AG. Zentrale Punkte der Streithähne sind die bahnspezifische Telekommunikation sowie die Signal- und Sicherungstechnik. DB AG-Chef Mehdorn will durch den geplanten Börsengang der Vodafone-Tochter Arcor nicht seinen Einfluss auf diese Firmenbereiche verlieren und fordert, dass nur die klassische Telekommunikation börsennotiert werden soll. Die DB AG hält 18 Prozent an Arcor.

Vorbild Lufthansa: In internatioalen Allianzen, vergleichbar der Star-Alliance der Lufthansa mit verschiedenen ausländischen Fluggesellschaften, sieht die DB AG auch ein Modell für die Zusammenarbeit auf Schienen. Hartmut Mehdorn bestätigte, dass bereits mit mehreren Bahngesellschaften Gespräche über eine Trans European Alliance stattfänden.

Vorbild DB AG: Die erste Rollende Landstraße (RoLA) hat in der Schweiz ihren Betrieb aufgenommen. Sie verbindet Freiburg im Breisgau mit dem italienischen Novara. Während der Startphase bis Ende August verkehren täglich fünf Zugpaare.

Eine Verbesserung im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Niederlanden und der Bundesrepublik stellt die Sanierung der Strecke Leer – Groningen dar. Die Kosten dafür belaufen sich auf 25 Millionen Mark, die sich EU, Bund, Land Niedersachsen und die beteiligten Regionen teilen.

Siemens baut neue elektronische Stellwerke zur Modernisierung des Bahnknotens Magdeburg. Der Lieferumfang beinhaltet drei Stellwerke des Typs Simis C und die zugehörigen Außenanlagen. Der Wert des Auftrags beträgt 60 Millionen Euro und ist der größte Auftrag dieser Art für den Münchner Elektronikkonzern.

Mit Hochgeschwindigkeit durch Frittenland dank Siemens: Der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Amsterdam nach Belgien ist beschlossene Sache. Siemens tritt dabei als Systemintegrator auf. Die Vertragslaufzeit ist für 30 Jahre vorgesehen, wovon fünf Jahre für die eigentliche Bauzeit der Strecke kalkuliert sind.

Der Prozess um das Zugunglück von Brühl im vergangenen Jahr hat vor dem Kölner Landgericht begonnen. Der schwere Unfall, der neun Menschen das Leben kostete, wird jetzt noch einmal aufgerollt. Neben dem Lokführer, der seine Schuld bestreitet, stehen drei weitere Bahnangestellte wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung vor dem Kadi. Bei dem Prozess geht es nicht mehr um die Ermittlung der Unfallursache, die steht fest, der Zug war zu schnell, sondern lediglich um die Schuldverhältnisse.

DB AG

Trennung von Netz und Betrieb

● Das Dauerthema der Bahnreform scheint die Diskussion über die Richtigkeit der Trennung von Netz und Betrieb zu werden. Zunächst musste der DB AG-Aufsichstratschef Michael seinen Vorstandsvorsitzenden Hartmut Mehdorn veranlassen, eine Werbekampagne zurückzuziehen, die sich für das Zusammenbleiben von Netz und Betrieb aussprach und somit gegen Verkehrsminister Bodewig gerichtet war. Der angefressene Verkehrsminister ließ in einem Interview keine Zweifel darüber aufkommen, dass zuerst das Ergebnis eines Task-Force-Gutachtens abgewartet werden müsse und die grundsätzliche Entscheidung nicht bei Mehdorn läge. Inzwischen hat aber wieder die von der DB AG beauftragte Unternehmensberatung Mc Kinsey vor den hohen Kosten der beabsichtigten Trennung gewarnt. Es ist kein Ende der Debatte in Sicht. Einstweilen haben sich in der Schweiz Politik und Bahnführung darauf geeinigt, nichts am Status Quo zu ändern und das Netz bei der SBB zu belassen.

Dieses Bild vom 3. Mai 2001 gehört inzwischen der Vergangenheit an. Das Flügelsignal in Hamburg-Bahrenfeld auf der Strecke Altona - Blankenese - Wedel wurde am 19. Mai abgebaut und durch ein Lichtsignal ersetzt.



Foto: Brüggemann

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Neumann

Wer angesichts der urigen Schlepptenderlok auf eine Plandampfveranstaltung in Polen tippt, liegt falsch. Die 1951 gebaute Lok stammt zwar aus unserem östlichen Nachbarland, die Strecke, auf der sie seit 1990 verkehrt, liegt aber tief im Westen der Bundesrepublik Deutschland. In diesem Jahr feiert die Meterspur-Bahnlinie ihr 100-jähriges Bestehen. Dass zum Jubiläum überhaupt noch Züge fahren konnten, ist einer Interessengemeinschaft zu verdanken, die sich seit vielen Jahren für den Erhalt und den Betrieb dieser Bahn einsetzt. Besonders beeindruckend ist die Fahrt, wenn man sie im Rheintal beginnt. Auf den folgenden 17,5 Kilometern windet sich die Bahn im Tal, das ihr auch den Namen gibt 400 Höhenmeter aufwärts. Neben dem Schmalspurzug erwarten den Besucher ausgedehnte Wälder und der weithin bekannte Laacher See, der sich in einem erloschenen Vulkankrater bildete. Wir wollen nun von Ihnen den Namen der Bahn und den Namen der Landschaft wissen, in die sie hineinführt.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2001 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Endstation Aue – Eine Dampflok kehrt heim" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtigen Antworten im Juniheft lautete "Kalifornien" und „Sacramento". Die 20 Exemplare "Endstation Aue" haben gewonnen: Peter-E. Huber, 79312 Emmendingen; E. Wicherts, Calgary; Dirk Munzert, 09119 Chemnitz; Wolfgang Lück, 12435 Berlin; Lothar Hoffmann, 26382 Wilhelmshaven; Günter Exner, 58511 Lüdenscheid; Erwin R. Hegewald, 80013-1646 Aurora; Peter Heinze, 08280 Aue; Holger Barmeyer, 58642 Iserlohn; Waltraud Karen, 86911 Dießen; Arndt Liebsch, 95447 Bayreuth; Keith P. Hollos, Poole, Dorset BH14 9NA; Harald Lüddemann, 13467 Berlin; Sven Pichotta, 04720 Döbeln; Heinz Fricke, 38350 Helmstadt; Günter Obst, 06712 Zeitz; Hansjörg Schmidt, 66687 Wadern; Andreas Wenzel, 90429 Nürnberg; Peter Schiefer, I-39012 Meran; Ralf Geraschewski, 16348 Wandlitz.

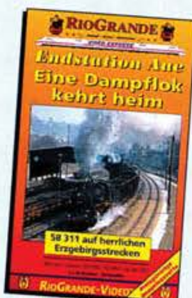




Foto: Alkofer

Die vorläufigen Gleisbauarbeiten auf der wiedererrichteten Härtsfeldbahn, zunächst von Neresheim bis Sägmühle, wurden am Mittwoch, 23. Mai beendet. Der Wiedereröffnung der historischen Schmalspurbahn in der Ostalb im September steht nicht mehr viel im Weg.

THÜRINGEN

Oberweißbacher Bergbahn

● Der Bahnchef Hartmut Mehdorn und Thüringens Minister für Wirtschaft und Verkehr, Franz Schuster, unterzeichneten in Lichtenhain am 25. Juni einen Verkehrsvertrag, der zukünftig Leistungen auf den zu sanierenden Strecken Rottenbach – Katzhütte und Obstfelderschmiede – Cursdorf gewährleisten soll. Das Ganze findet im Rahmen der Mittelstandsoffensive „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn" statt, die die erste Aktion dieser Art der DB AG in Thüringen darstellt.



Foto: Winnig

Die Braunschweiger Verkehrs-AG hat den Arbeitstriebwagen 6951 am 15. und 16. Mai auf dem Betriebshof Hamburger Straße von einem Schrotthändler zerlegen lassen. Der Tw 6951 wurde zuletzt im Winterdienst eingesetzt, behielt jedoch trotzdem seine Inneneinrichtung und Werbung. Damit ist von der einst sechs Wagen umfassenden Serie nur noch der Museumswagen 15, ehemals Tw 6953 vorhanden.

FRANKREICH

TGV-Strecke Paris-Marseille

● Nach einer Bauzeit von fünf Jahren erfolgte am 10. Juni 2001 die Eröffnung des 250 Kilometer langen Neubauteils zwischen Paris und Marseille. Der TGV Mediterranée benötigt für die Reise von der Hauptstadt ans Mittelmeer nur 180 Minuten, also 90 Minuten weniger als auf der alten Strecke. Die Mittelmeerregion von der Côte d' Azur bis Marseille rechnet nochmals mit einem Besucherzuwachs und die französische Fluglinie Air France mit ernsthafter Konkurrenz durch den neuen TGV.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Kommt er oder kommt er nicht?

● Die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen hat den Gedanken an eine Transrapid-Verbindung zwischen Düsseldorf und Dortmund noch nicht ganz aufgegeben. Derzeit wird eine Machbarkeitsstudie erstellt, die die Tauglichkeit der Magnetschwebebahn im Nahverkehr beweisen soll. Geplant ist es, die Strecke von der DB AG innerhalb der Tarifstruktur des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr betreiben zu lassen. Zu Werbezwecken wurde der TR 07 in den Farben von DB Regio lackiert und vom emsländischen Lathen nach Bochum transportiert. Vor der Jahrhunderthalle wurde der Transrapid, der im Emsland bereits von seinem Nachfolger TR 08 abgelöst wurde, vom 23. bis 27. Mai aufgestellt und im Rahmen einer Fernsehsendung der Öffentlichkeit präsentiert. Anschließend ging es für den TR 07 weiter ins benachbarte Essen, wo er als Informationsbüro in eigener Sache vor dem dortigen Messegelände aufgestellt wurde.



Foto: Hullermann

Das Land Nordrhein-Westfalen möchte ab dem Jahr 2006 Düsseldorf und Dortmund mit dem Transrapid verbinden.



Foto: Klauser

Zum „1. Dampf- & Musikfestival" vom 24. bis 27. Mai 2001 im Interpark bei Ingolstadt reisten neben Live-Steamern in Spur 1 und einer 7 1/4-Zoll-Feldbahn auch 52 8079 aus Neuoffingen sowie der Adler-Zug, die sich hier gemeinsam präsentieren, und die 50 0072 aus Nördlingen an.

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

TOP: Familienfreundlich

Das Verreisen mit Kindern kann ziemlich ins Geld gehen. Da ist es sehr lobenswert, dass die drei Bahngesellschaften DB AG, SBB und ÖBB, die vor einem Jahr die TEE Rail Alliance für den grenzüberschreitenden Reiseverkehr ins Leben riefen, seit dem 1. April einen neuen Familienpass anbieten. Die TEE-Familienkarte erlaubt die kostenlose Mitnahme von Kindern unter 17 Jahren. Zuerst muss sich die Familie an einem Fahrkartenschalter den ebenso kostenlosen Familienpass ausstellen lassen. In dieser Karte, sie gilt ein Jahr, werden alle Familienmitglieder eingetragen, zu denen erfreulicherweise auch die Großeltern hinzuzählen. Danach können alle Kinder unter 17 Jahren in Begleitung mindestens eines erwachsenen und eingetragenen Familienmitgliedes bei einer grenzüberschreitenden Fahrt nach Österreich oder der Schweiz umsonst mitfahren. Voraussetzung ist jedoch, dass der Erwachsene einen regulären Fahrausweis hat. Die Karte berechtigt zu beliebig vielen Fahrten innerhalb ihrer Gültigkeitsdauer.

FLOP: Mogelpackung

Interregio Express heißt die neue Zuggattung, die seit dem Fahrplanwechsel auf den Gleisen der DB AG verkehrt. Die Interregio-Express-Züge wurden vor allen Dingen für die Streckenabschnitte geschaffen, wo die alten Interregios wegfielen, und so mancher ehemaliger Regionalexpress wurde in diese gut klingende Kategorie aufgewertet. Die Züge sollen etwas öfter halten, aber die Fahrzeiten sich nur unwesentlich verlängern. Gleichzeitig hat man kundenfreundlich diese Züge auch für die beliebten Ermäßigungen wie Schönes-Wochenende-Ticket, Bayern-Ticket und ähnliche freigegeben. So weit so schön, das könnte für die ehemaligen Kunden des Interregio-Fernverkehrs und für die Nahverkehrskunden ein guter Kompromiss sein. Jedoch das Resultat ist mehr als ernüchternd: Der Name des Zuges ist an Modernität nicht zu überbieten, das Wagenmaterial nicht im Alter. Modernisierte Silberlinge und Halberstädter rumpeln in die Bahnhöfe, teilweise klotzgebremste Wagen, deren ohrenbetäubend pfeifende Bremsen schon von Weitem zu hören sind, sollen auf manchen Strecken Ersatz für die modernen Interregiogarnituren darstellen. Die Fahrzeiten können kaum eingehalten werden, da Einsteigezeiten zu knapp kalkuliert wurden. Am Ende sind alle sauer, die Fernverkehrskunden, die sich in vollen Zügen einen Platz erkämpfen müssen, und die Nahverkehrskunden, deren Angebot nicht wirklich verbessert wurde. Man möge sich nur vorstellen, der VW-Konzern würde angesichts schlechter Verkaufszahlen des New Beetle einfach den Käfer von 1960 produzieren und zum Preis des New Beetle den Kunden andrehen?



TRANS REGIO DEUTSCHE REGIONALBAHN

Regio-Shuttle an der Mosel



Foto: Schumann

VT 004 wartet am 12. Juni 2001 als TR 83809 im Bahnhof Traben-Trarbach auf die Rückfahrt nach Bullay.

● Mit Wirkung vom 10. Juni 2001 hat die Trans Region Deutsche Regionalbahn GmbH den Schienenpersonennahverkehr auf der Moselweinbahn Bullay – Traben-Trarbach von DB-Regio übernommen. Trans Regio ist eine Gründung der Moselbahn Gesellschaft mbH und der Rheinischen Bahngesellschaft AG und betreibt seit dem vergangenen Jahr Personenverkehr auf den Relationen Andernach – Mayen West – Kaisersesch und Kaiserslautern – Kusel.

DÄNISCHE MUSEUMSBAHNEN

Tag der offenen Tür

● Bei den traditionellen Tagen der offenen Tür bei der DSB Museumszug West stand in diesem Jahr das Thema Rangieren im Mittelpunkt. Fast die gesamte Palette ehemaliger und heutiger dänischer Rangierfahrzeuge, einschließlich eines kräftigen Pferdes, vom kleinen Rangiertraktor bis zur modernen Drehstromlokomotive war am 26. und 27. Mai in Ostjütland vertreten. Dreikuppler des Typs Litra F waren als Rangierloks beschäftigt und machten viel Dampf an den beiden Ausstellungstagen wie auch die übrigen betriebsfähigen Dampfloks der Typen Litra E, F, P, Pr und K. Natürlich durften bei einem dänischen Museumsbahntreffen auch nicht verschiedene Exemplare der Nohabs fehlen.



Foto: Fricke

Als Gast kam auch die Lok Nr. 7 der VLTJ (Vemb-Lemvig – Tyborön Jernbane), die heutzutage der Museumsbahn Marianger Handes gehört. Die Maschine wurde 1909 bei Henschel in Kassel gebaut.

EISENBAHNFREUNDE SCHWALM-KNÜLL

Sonderfahrten an Pfingstmontag

● Zwischen Frankenberg und Marburg in Nordhessen verkehrte 50 3673 der Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll am 4. Juni mehrmals mit einem Sonderzug. Der bestand aus sechs drei- und vierachsigen Wagen aus den 50er-Jahren und einem Silberling. Außerdem waren noch ein Güterwagen für den Fahrradtransport und ein Pwghs als Getränkelager eingestellt. Auf der 111 Jahre alten und 33,4 Kilometer langen Burgwaldbahn (KBS 622) fanden insgesamt vier Pendelfahrten statt, die etwa 1000 Reisende nutzten. Die Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll haben ihren Sitz in Treysa südlich von Kassel, ihre 50 3673 wurde 1941 bei Borsig in Berlin gebaut und im Juli 1961 in Stendal rekonstruiert.



Foto: Jungheim

Die Reko 50 3673 muss am Pfingstmontag ordentlich heizen auf der kurven- und steigungsreichen Burgwaldbahn zwischen Marburg und Frankenberg.



Foto: Brüggemann

Seit Fahrplanwechsel fährt die Mecklenburgbahn, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Schwerin, auf der Strecke Rehna – Schwerin – Parchim. Dafür beschaffte sie Lint 41-Triebwagen, die zuvor bei der Nord-Ost-Bahn getestet wurden: Die Wagen 705 und 706 am 28. Mai bei der Einfahrt in den Kieler Hauptbahnhof.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Unterschied wie Tag und Nacht

Die schöne Signalbrücke an der Ausfahrt Ludwigshafen/Karlsruhe steht nicht mehr in Neustadt an der Weinstraße. Lichtsignale haben ihre Aufgabe übernommen. Am Fuß des Pfälzer Waldes liegt die 56000 Einwohner zählende Stadt. Sie ist einer der Hauptorte der bekannten Weinstraße, die mehreren Gemeinden der Region ihren Beinamen verlieh. Die wichtigsten Verbindungen von Neustadt gehen nach Kaiserslautern und Ludwigshafen, aber es gibt auch Züge über Karlsruhe nach Stuttgart und eine Verbindung nach Bad Dürkheim an der Weinstraße. Für Schienenfreunde sind das ortsansässige Eisenbahnmuseum und das bekannte Kuckuksbähnel, das hier seinen Ausgangspunkt hat, interessant. Trotz aller Veränderungen in den letzten 40 Jahren hat sich immerhin das Reiterstellwerk in Richtung Ludwigshafen, das auf der alten Aufnahme von 1961 von der Signalbrücke etwas verdeckt wird, gehalten. Bei den eingesetzten Fahrzeugen erscheint die Veränderung jedoch am aufdringlichsten. Fuhren Anfang der 60er-Jahre noch Fahrzeuge aus der Länderbahnzeit im Nahverkehr, wie diese 78 und ihre Abteilwagen, so wirken die modernen Regioswinger geradezu wie von einem anderen Stern.

Foto: Röth



Eine 78 mit bayerischen zweiachsigen Abteilwagen kurz vor dem Erreichen des Bahnhofes Neustadt an der Weinstraße

Foto: Alkofer



Moderne Regioswinger haben einen Teil des Regionalverkehrs in der kurvenreichen Gegend im Pfälzer Wald übernommen.

DB AG

Arbeiter sind sauer

● Die Meldung schlug ein wie eine Bombe: Die DB AG beabsichtigt, bis zum Jahr 2003 acht Ausbesserungwerke zu schließen. Betroffen wären München-Neuaubing, Delitzsch, Nürnberg, Opladen, Chemnitz, Leipzig-Engelsdorf, Stendal und Zwickau. Grund sei ein geringerer Bedarf, auch durch die Beschaffung von Neufahrzeugen. Die Gewerkschaften riefen zum Protest auf. Erste Arbeitsniederlegungen fanden am 27. Juni einen Tag nach der Ankündigung vor den betroffenen Standorten statt.

Foto: Emersleben



Vor zehn Jahren kam der Rangierbahnhof Frankfurt(Oder) unter den Fahrdraht; jetzt ist er überflüssig, und Fahrleitungen, hier am 6. April 2001, sowie Gleise werden abgebaut.

BERLIN

Connex bewirbt sich

● Da die DB AG keine durchgehenden Verbindungen mehr von Berlin nach Zittau anbietet und zum Fahrplanwechsel auch den durchgehenden Reisezugverkehr nach Görlitz eingestellt hat, möchte die Connex Regionalbahn GmbH in die Bresche springen. Die Tochtergesellschaft des französischen Vivendi-Konzerns unterbreitete am 23. Mai 2001 in Berlin den Bundesländern Brandenburg und Sachsen ein entsprechendes Angebot. Ab 2003 könnten stündlich moderne Reisezüge auf der Relation Zittau – Görlitz – Cottbus und weiter nach Berlin verkehren. Connex erhielt bereits den Zuschlag für den Betrieb der Görlitzer Straßenbahn.



Foto: Hellmann

Die Vorführfahrt mit dem Triebwagen 008 der OME zwischen Berlin und Zittau am 24. Mai 2001 war restlos ausverkauft.

PARKBAHN BERLIN WUHLHEIDE

45 Jahre Parkbahn

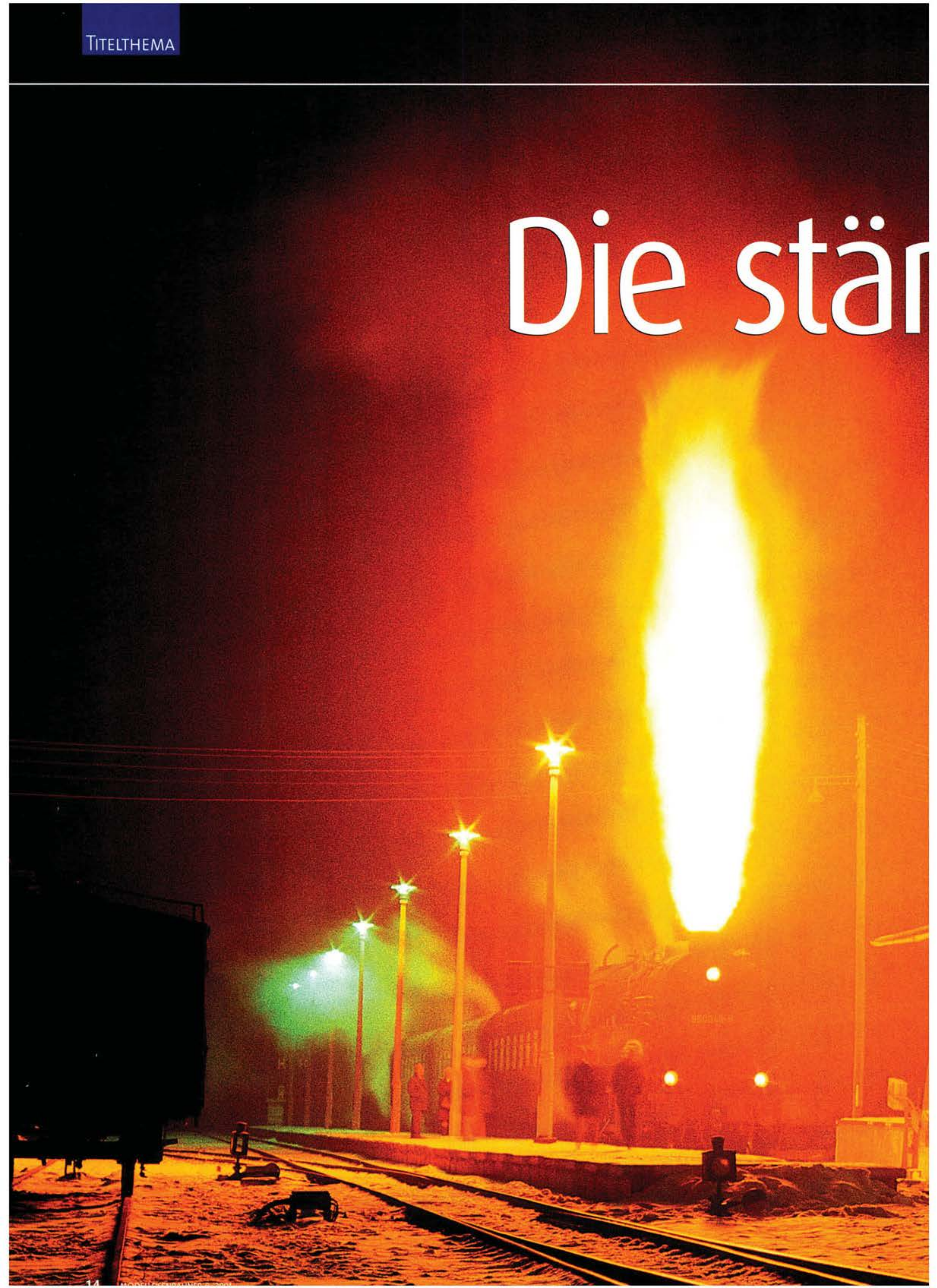
● Am 1. Juni 2001 wurde die Parkbahn in der Berliner Wuhlheide 45 Jahre alt. Auf der 6,9 Kilometer langen Strecke im Bezirk Köpenick verkehren auf einer Spurweite von 600 Millimetern Dampf- und Dieselloks. Derzeit verfügt die Parkbahn über vier betriebsfähige Dampflokomotiven, von denen zwei Leihgaben der Deutschen Klein-Bahn Mühlenstroth (DKBM) sind. Zum Bestand gehören auch zwölf Diesel- und eine E-Lok. Da ein Teil der Wagen beheizt ist, fährt die Parkbahn gelegentlich im Winter.



Foto: Hellmann

Lok 5, eine der von der DKBM geliehenen Maschinen, wartet mit ihrem Zug am Betriebsbahnhof auf den Abfahrauftrag.



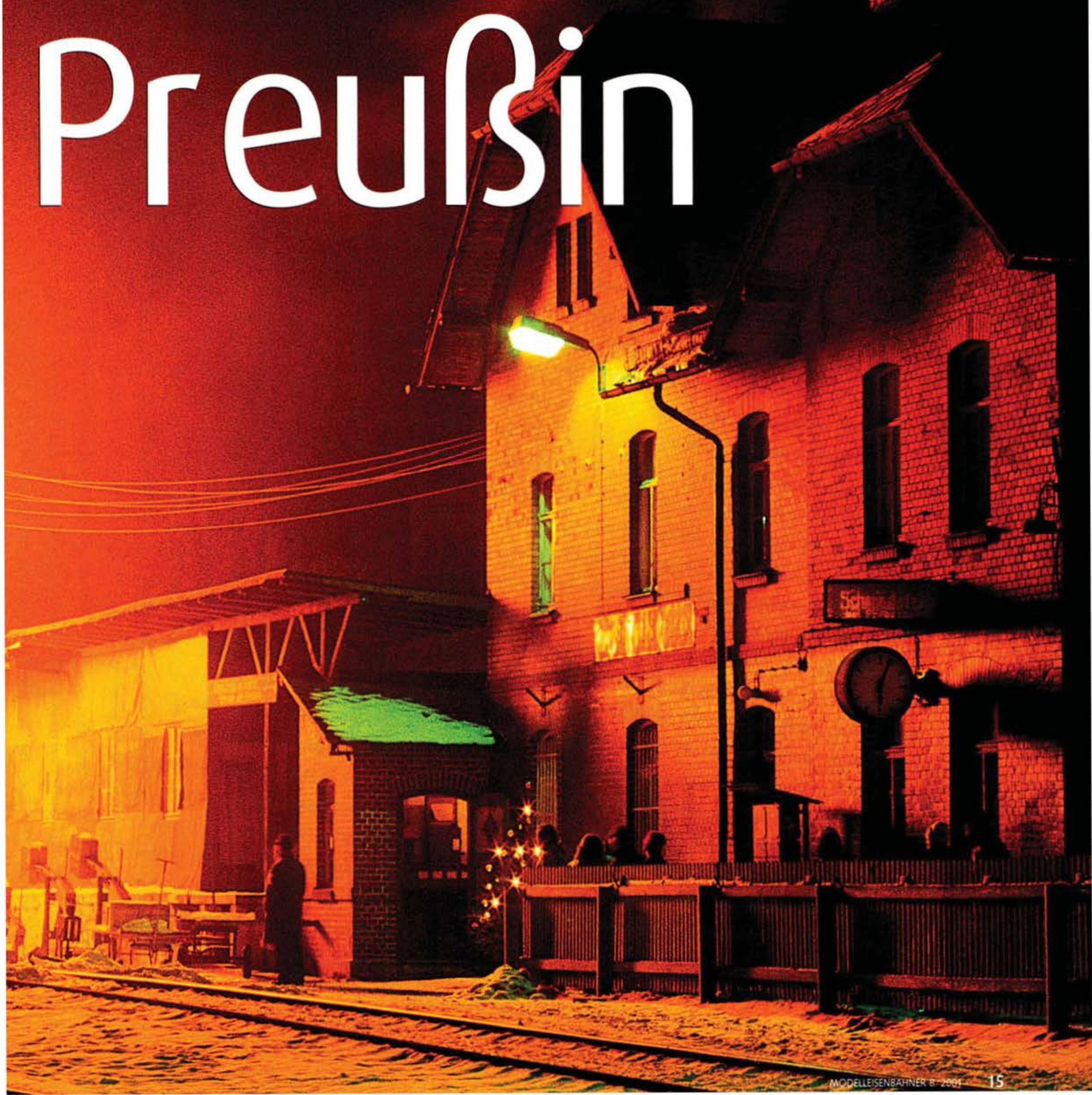


Die stär

kste Preußin

Bergkönigin, Kraftprotz, Kohlenfresser, Klettermaxe, Flammenwerfer: Die Loks der Baureihe 95.0, ex preußische T20, verdienten sich manchen Spitznamen. Erst 1981 endete für die letzten der bulligen Maschinen der Planeinsatz. →

Foto: Joachim Bügel



Lokmangel im Einsatz-Bw Probstzella: Die neuen Dieselloks der DR-Baureihe 119 aus rumänischer Produktion haben so ihre Mucken und alsbald kommt nochmals 95 0027-3 zum Zuge. Die ehemals preußische T 20, Vertreterin der letzten deutschen Länderbahngattung, ist in diesen Tagen, Ende April, Anfang Mai 1981, die einzige noch betriebsbereite 1'E1'-Maschine der BR 95.0 überhaupt. Die letzten ihrer Schwestern wurden bereits im Januar z-gestellt.

Auf den steigungsreichen, nicht elektrifizierten Strecken des Thüringer Waldes hat sich die 95 über fast sechs Jahrzehnte behauptet. Auch keine der modernen Diesellokomotiven konnte der stärksten Tenderlok, die Preußen jemals entwickelt hatte, das Wasser reichen.

Erst als Versuchsfahrten mit 119 002 vom 21. bis 24. September 1978 auf der Strecke Saalfeld – Sonneberg und auf dem Abschnitt Probstzella – Lichte Ost mit fünf Steigungen, die meisten über 30 Promille, erfolgreich verliefen, waren die Tage der Bergkönigin gezählt. Beheimatete Probstzella als letzte 95-Hochburg 1978 noch 21



Bis zuletzt Haupteinsatzgebiet für die zum Schluss nur noch in Probstzella beheimateten 95.0 war die steigungsreiche Strecke Saalfeld – Probstzella – Sonneberg – Eisfeld.

26. Dezember 1979: In der klaren Winterluft und bei tiefstehender Sonne macht die 95 0032-3 am Ernstthaler Einfahrsignal nochmal so richtig zünftig Dampf.

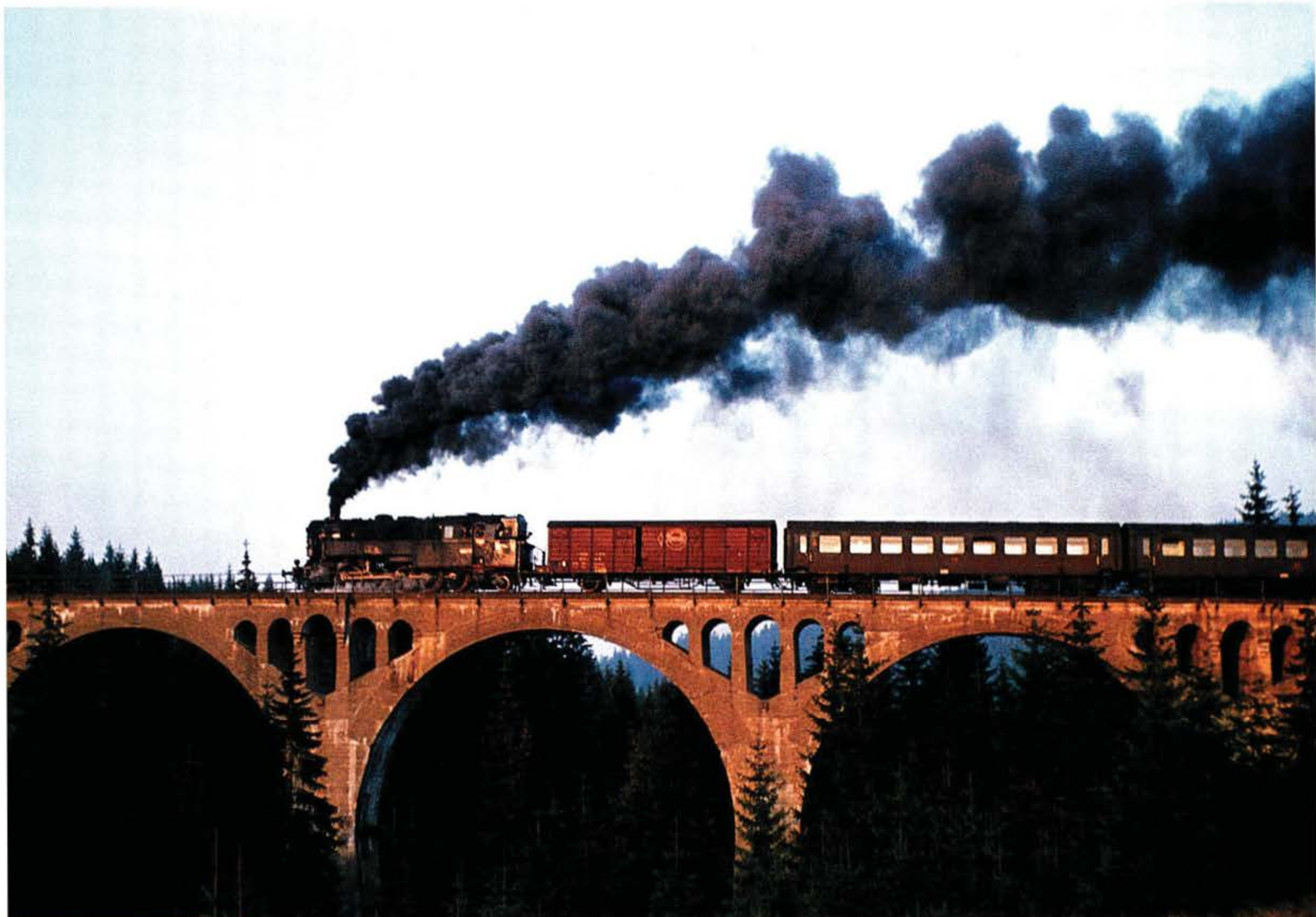


Foto: Joachim Bügel

Eine schwarze Rauchwolke zieht 950014-1 hinter sich her, als sie am 13. Oktober 1977 mit P 18005 den „Finsteren Grund" überquert.

Letzte Planleistungen Anfang Mai

Maschinen dieser Länderbahnbauart, waren es zum Jahreswechsel 1980/81 gerade noch drei: 95 009-1, 95 0020-8 und eben 95 0027-3. Zu diesem Zeitpunkt verfügten die Thüringer bereits über elf 119, bis Ende 1981 kamen weitere 16 Rumänendiesel dazu.

Nun also nochmals Regler auf für die 95 0027-3: Am 25. und 26. April sowie am 2. und 3. Mai 1981 übernimmt der Fünfkuppler für wieder einmal auf Tauchstation gegangene U-Boote aus den Karpaten unter anderem die Planleistungen vor den Reisezügen N 18003, 18004 und 18007.

Und weil's so schön war, gönnt die Reichsbahndirektion (Rbd) Erfurt der bulligen Steilrampenlok sogar noch eine letzte Sonderfahrt: Am 28. Mai 1981 fügt die Maschine dem Baureihen-Mythos ein weiteres Kapitel hinzu, als sie für den Reiseveranstalter Intraflug mit sieben Wagen des Orient-Expresses am Haken von Saalfeld über Rottenbach nach Stadtilm beziehungsweise Schwarzburg dampft.

Für die zahlreich angereisten Fans der 95, die den stattlichen Fahrpreis nicht zahlen wollten oder konnten, darunter viele DDR-Eisenbahnfreunde, bleibt allerdings ein bitterer Beigeschmack: Ab Rottenbach fährt 95 0027-3 ohne die Lampen auf der Pufferbohle sowie mit verhängtem Lokschild und drittem Spitzenlicht.

Solche Missklänge stören genau vier Monate zuvor die etwas wehmütige Feststimmung nicht, als dieselbe Maschine am 28. Februar mit dem offiziellen Abschiedszug, organisiert vom Deutschen Modelleisenbahnverband (DMV), von Saalfeld über Steinach nach Sonneberg und zurück unterwegs ist. Auf dem Führerstand: Brigadelokführer Wolfhard Bätz und Heizer Bernd Billig.

„Überall wurden wir begeistert begrüßt", erinnert sich 20 Jahre später Wolfhard Bätz. Und noch immer schwingt ein Hauch von Traurigkeit in seiner Stimme, sobald der inzwischen selbst schon seit neun Jahren im Ruhestand lebende Lokführer alter Schule jene Zeit heraufbeschwört, als der Traktionswechsel auch im Thüringer Wald nicht mehr aufzuhalten war.

Wie die Zeit vergeht! Und ist es mittlerweile wirklich schon über 21 Jahre her, seit jenem eisigen Wintertag in der Bahnstation Schmiedefeld? Die 95.0 schien noch konkurrenzlos, die positiven Ergebnisse der 119-Testfahrten hatten sich noch nicht herumgesprochen.

Lausig kalt ist's an jenem Dezembermorgen des Jahres 1979 auf dem Bahnhof Schmiede- →

Foto: Joachim Bügel



Fotos (3): Wollny

Saalfelds klassischer Brückenblick: Eingerahmt von 01 0522-1 und von 01 0503-9 versieht 95 0040-6 aus Probstzella Mai 1978 ihren Dienst.



Foto: Kuon

Mai 1978: Mit dem Personenzug nach Sonneberg wartet 95 0016-6 im Bahnhof Schmiedefeld auf den gleich erfolgenden Abfahrauftrag.

feld. Der Atem kondensiert, wie mit Rauhreif überzogen fühlt sich die untere Gesichtshälfte an. Das kalte Licht der Bahnsteiglampen trägt auch nicht gerade dazu bei, die frostige Stimmung zu heben. Die Zeiger der Bahnhofsuhr stehen auf kurz nach sechs. 95 0045-5 ist mit dem Personenzug 18007 eingetroffen.

Während die wenigen Pendler sich sputen, in die Wärme an ihren Arbeitsplätzen zu entrinnen, ertönt urplötzlich ein lautes „Wuusch". Schlagartig sind Station, Mittelbahnsteig, Hebel- und Spannwerke fürs mechanische Umstellen der Weichen und Signale rötlich illuminiert. Etliche Meter hoch ist die im Zentrum gleißende Flamme, die aus dem Schornstein der 95 schießt.

Ein Erlebnis, für das Eisenbahnenthusiasten in diesen Tagen etliche 100 Kilometer weit reisen: Die Lokpersonale haben den „Fuchs rausgejagd" oder, wie's Wolfhard Bätz zu sagen pflegt, „den Kückelhahn aufgesetzt".

Das wäre mit einer kohlegefeuerten 95.0 nicht möglich. Doch die gibt's längst nicht mehr. Zwischen dem 17. No-

Lauscha, 16. Juli 1978: Am Regler der 95 005 stand Wolfhard Bätz schon, als noch das Kohleschippen jeden Heizer verschärft forderte.

Tierisch gut: HBE-Erfolg gab Preußen zu denken

vember 1964 und dem 31. Mai 1973 ließ die Deutsche Reichsbahn ihre sämtlichen noch einsatzfähigen 95.0, 24 an der Zahl, im Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Meiningen auf Ölhauptfeuerung umbauen.

Und die hat so ihre Eigenheiten, weshalb die ehemalige T 20 damals vor 20 Jahren gelegentlich jedem Flammenwerfer Konkurrenz machen kann. Wenn auch trotz Verbots nicht ganz selten aus reiner Schau und ohne nachhaltiges Sträuben gegen ein Trinkgeld der Fotografen von den Personalen inszeniert, verbirgt sich hinter diesem Spektakel doch ein ernster Hintergrund.

Die Aktion hat übrigens nichts mit dem Zünden zu tun, wie manche glauben, schon eher mit der Qualität des verfeuerten Öls. Um zu verhindern, dass nach dem Abstellen der Feuerung Restöl in den Leitungen klumpt und verharzt, müssen die Rohre freigeblasen werden. Bei noch glühend heißer Ausmauerung, der Feuerkiste, und nach Absperren des Haupthahns für die Ölzufuhr zum Brenner ist das Fingerspitzengefühl des Heizers gefragt: „Bläser auf, mit einem Schlag Ölschieber auf und raus mit dem Teer", beschreibt Wolfhard Bätz in knappen Worten, zum Vorgang durchaus passend. Die dabei aus dem Schornstein gedrückten Abgase entzünden sich durch die noch hohen Temperaturen und sorgen so für das beliebte Stichflammen-Schauspiel. „Das hat nicht jedes Mal geklappt", schränkt Bätz ein.

Solche spektakulären Aktionen haben sich weiland Preußens Eisenbahn-Ingenieure wohl nicht träumen lassen, als sie gegen Ende der Länderbahnzeit, kurz nach dem Ersten Weltkrieg an die Konstruktion dieser steilstreckentauglichen, schweren Tenderlok mit der Achsfolge 1'E1' gingen, inspiriert vom Erfolg der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE).

Die HBE hatte nämlich 1920 die ersten vier deutschen Tenderlokomotiven mit dieser Achsfolge in der Borsig-Schmiede bauen lassen. „Mammut", „Wisent", „Büffel" und „Elch" hielten, was ihre Namen versprachen: Sie machten den Zahnradbetrieb auf den 60-Promille-Rampen des Harzes überflüssig und gingen als legendäre Tierklasse, nach dem Zweiten Weltkrieg von der DR als Baureihe →



Leider ausgesperrt: Wo soll da denn dereinst noch der Lokführer-Nachwuchs mal herkommen, denn „wir müssen draußen bleiben!"



Mag die Eisenbahn für Ihre Kinder interessant sein - als Spielplatz ist sie ungeeignet

DIESEN HINWEIS GIBT DIE TRANSPORTPOLIZEI

Foto: Slg. Habermann



Da war von Rückbau noch keine Spur und die Bahnwelt noch in Ordnung: August 1979 rangiert im Bf Lauscha 95 0030-7, in Probstzella seit 1935 beheimatet.

Foto: Herbert Stemmler

Unterwegs zwischen Gräfenthal und Lichte: Den Viadukt bei Lichte Ost befährt am 18. Juli 1978 die 95 0045-5 mit überschaubarem Nahgüterzug.

T20 bestellt, als 77 geliefert, als 95 eingereiht

95.66 eingereiht, in die Eisenbahngeschichte ein.

Die preußische Antwort auf die HBE-Kraftprotze fand zwar noch als T20 Eingang in das preußische Gattungsschema, die Bauausführung der noch von Preußens Staatsbahn bestellten 45 Lokomotiven fiel jedoch schon in die Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Gleichwohl blieb die preußische Handschrift bei den 18 von Borsig und 27 von der Hanomag 1922 bis 1924 gelieferten Fünfkupplern unverkennbar: Wie P 10 und G 12 verfügten die Neukonstruktionen über Barrenrahmen und Belpaire-Hinterkessel, typische Merkmale der letzten preußischen Lok-Entwicklungen.

Die ersten 18 Maschinen erhielten zunächst die Baureihenbezeichnung 77. Das änderte sich allerdings schon 1923: Die bereits gelieferten T20 wurden umgezeichnet und zusammen mit den restlichen 27 Schwester-Lokomotiven als Baureihe 95 eingereiht. Die freiwerdende 77 erhielten die ehemals pfälzischen P5 zugeteilt.

Umfangreiche Versuchsfahrten unter Regie des Lokomotiv-Versuchs-Amts (LVA) Grunewald während des Jahres 1923 führten letztlich dazu, dass die nach Bahnbetriebsordnung (BO) festgelegte Steigungsgrenze für Adhäsionsbetrieb von 40 auf 70 Promille erhöht wurde. Kein Wunder: Bewältigte doch die Testlok, damals noch als 77001, selbst die 100-Promille-Steigung über die Schwäbische Alb auf der Zahnradstrecke Honau – Lichtenstein, wenn auch nur mit einem für wirtschaftlichen Betrieb eher unrentablen 57-Tonnen-Zug am Haken.

Mit einem Reibungsgewicht von 95,3 Tonnen, einer mittleren Kuppelachslast von 19,1 Tonnen, 30 Millimetern Seitenspiel von erstem und fünftem Kuppelradsatz und einer Zughakenleistung von 1450 PS war die 95 gerade-



Foto: Herbert Stemmler

zu prädestiniert für den Einsatz im Zug- und Schiebedienst auf den Steilrampen der deutschen Mittelgebirge. Im Leistungsprofil stand die preußische Entwicklung selbst der ab 1913 gebauten bayerischen Gt2 x 4/4, einer Mallet-Lok mit der Achsfolge D'D, von der DRG als Baureihe 96 eingereiht, kaum nach.

Nach dem DRG-Merkbuch von 1924 schaffte die 95 die Fünf-Promille-Steigung mit 50 km/h und einem 960-Tonnen-Zug am Haken, die 96 aber nur 880 Tonnen. Mit wachsender Steigung verschob sich das Verhältnis zu Gunsten der Mallet-Maschine: Aber selbst bei 25 Promille und 25 km/h hielt sich die 95 mit 430 Tonnen gegenüber 465 Tonnen bewältigter Zuglast der 96 noch sehr beachtlich.

Preußens Klettermaxe war zudem wesentlich gutmütiger im Fahrverhalten und einfacher zu bedienen. Wäre da nicht das wenig befriedigende Verhältnis zwischen Überhitzerheizfläche und Verdampfungsheizfläche gewesen, hätte die Heißdampf-Zwillingsmaschine noch ungleich wirtschaftlicher betrieben werden können. So aber führten vergleichsweise niedrige Überhitzungstemperaturen bei zugleich reichlich hohen Abgastemperaturen zu unnötig viel Kohle- und Wasserverbrauch.

„Die 95 war ein Kohlenfresser", bestätigt auch Wulfhard Bätz. Und der muss es wissen. Denn als Heizer bei Brigadelokführer Hans Boelter vom Lokhof Sonneberg machte er mit der 95045 schon in den 50er-Jahren schweißtreibende Erfahrungen. Zumal, wenn Briketts aus Merseburg zu schippen waren, hatte Bätz nichts zu lachen. Auch als er längst selbst als Brigadeführer auf der rechten Seite, inzwischen der bis Mai 1967 noch kohlegefeuerten 95005, stand, war sich Bätz nicht zu schade, seinen Heizer auch mal abzulösen. „Das war eine Schinderei, da musste man sich einfach abwechseln", erinnert sich der heute 70-Jährige und ergänzt: „Natürlich gab es auch →



Foto: Heilmann

Der offiziellen Abschiedsfahrt folgten sogar noch Planleistungen.

Auf einen Blick: Umbau auf Ölhauptfeuerung

Lok	Umbau	Datum	Heimat-Bw	Einsatzjahre Öl
950004-2	Raw Meiningen	17.11.1964	Probstzella	15 Jahre, 6 Mon.
950005-9	Raw Meiningen	10.05.1967	Probstzella	13 Jahre
950009-1	Raw Meiningen	03.06.1966	Probstzella	14 Jahre, 7 Mon.
950010-9	Raw Meiningen	17.07.1967	Probstzella	11 Jahre, 11 Mon.
950014-1	Raw Meiningen	14.08.1967	Probstzella	12 Jahre, 7 Mon.
950015-8	Raw Meiningen	28.12.1967	Blankenburg	12 Jahre, 3 Mon.
950016-6	Raw Meiningen	06.10.1970	Sangerhausen	10 Jahre, 1 Mon.
950020-8	Raw Meiningen	13.04.1967	Probstzella	13 Jahre, 9 Mon.
950022-4	Raw Meiningen	30.01.1967	Probstzella	13 Jahre, 2 Mon.
950023-2	Raw Meiningen	27.01.1966	Blankenburg	12 Jahre
950024-0	Raw Meiningen	29.12.1970	Probstzella	9 Jahre, 9 Mon.
950025-7	Raw Meiningen	31.05.1973	Blankenburg	5 Jahre, 8 Mon.
950027-3	Raw Meiningen	30.11.1971	Probstzella	9 Jahre, 10 Mon.
950028-1	Raw Meiningen	18.09.1967	Blankenburg	12 Jahre, 8 Mon.
950029-9	Raw Meiningen	09.10.1967	Blankenburg	9 Jahre, 7 Mon.
950030-7	Raw Meiningen	13.11.1967	Probstzella	12 Jahre, 6 Mon.
950032-3	Raw Meiningen	01.06.1967	Probstzella	13 Jahre
950036-4	Raw Meiningen	17.03.1967	Blankenburg	13 Jahre
950037-2	Raw Meiningen	31.03.1966	Probstzella	12 Jahre, 1 Mon.
950040-6	Raw Meiningen	07.02.1967	Probstzella	13 Jahre, 9 Mon.
950041-4	Raw Meiningen	22.12.1972	Probstzella	7 Jahre, 11 Mon.
950043-0	Raw Meiningen	29.08.1966	Blankenburg	14 Jahre, 4 Mon.
950044-8	Raw Meiningen	27.06.1967	Probstzella	13 Jahre, 4 Mon.
950045-5	Raw Meiningen	26.07.1972	Probstzella	8 Jahre, 1 Mon.



Kurz und schmerzlos: Letzte DB-Einsätze auf der Spessart-Rampe

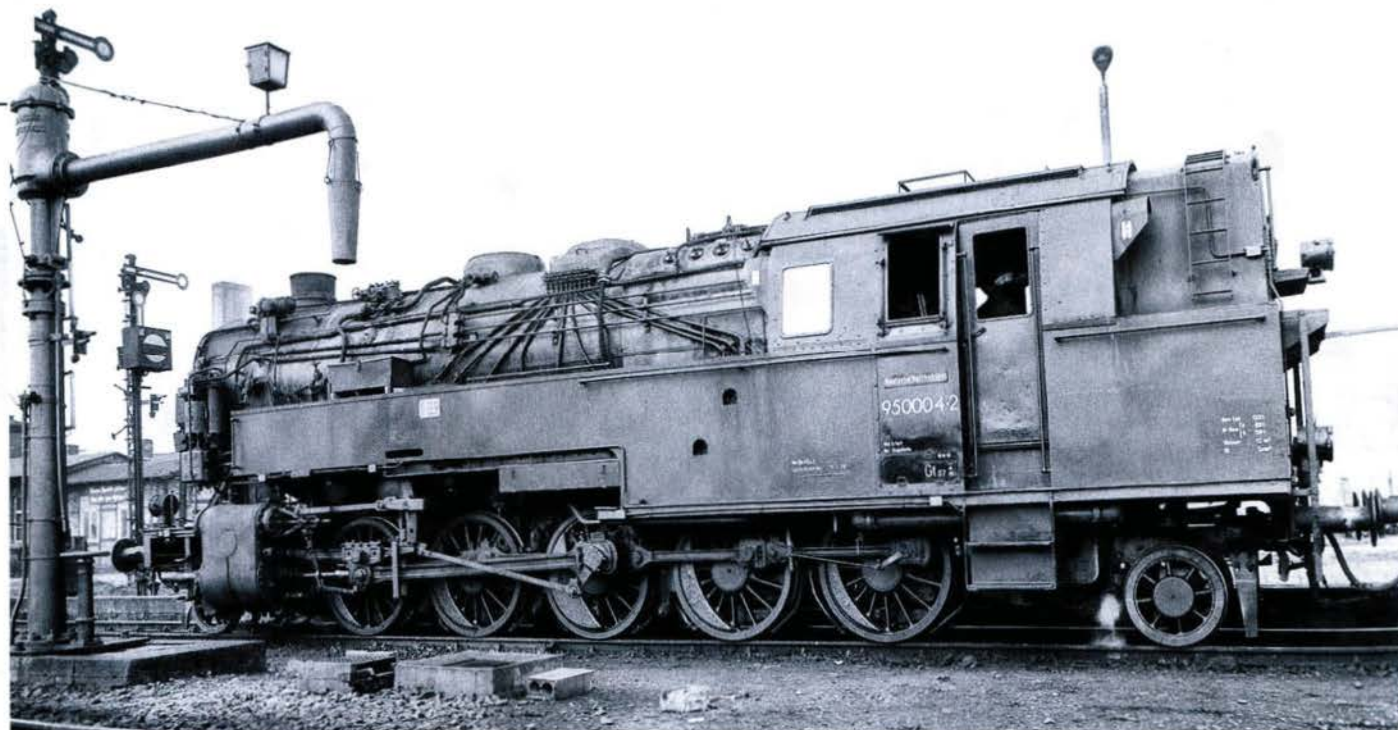
Lokführer, die sich dafür zu fein waren."

Mit guter Steinkohle war die Plackerei vorm Zweiten Weltkrieg nicht ganz so arg. Trotzdem wusste jeder Heizer, was er getan hatte, sollte der Kesseldruck nicht unter 14 Atmosphären fallen. Und das mochte keiner der Meister am Regler, egal, ob zu DRG-Zeiten auf der Geislinger Steige, der Steilrampe Tharandt – Klingenberg-Colmitz, auf der Schiefen Ebene bei Neuenmarkt-Wirsberg, ob im Spessart, Frankenwald, Thüringer Wald oder auf der Relation Dresden – Chemnitz.

Schon mit der zweiten und dritten Lieferserie gehörte Probstzella ab 1923 zu den Einsatz-Bw der 95. Als erste kam, wohl noch im Oktober 1923, 95 014. 1924 folgten 95 031, 032, 038, 041, 043 und 045. Probstzella entwickelte sich schnell zu einer Hochburg dieser Baureihe. Gemeinsam mit den im Bw Pressig-Rothenkirchen beheimateten 96 waren die 95 im Schiebedienst auf der Frankenwaldbahn zwischen Probstzella und Rothenkirchen über viele Jahre unverzichtbar. Das änderte sich erst mit der Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Saalfeld ab dem 15. Mai 1939 allmählich. Der Kriegsbeginn verzögerte die Lieferung der für Pressig-Rothenkirchen bestimmten E 94, so dass dort erst 1941 die letzten Tenderloks überflüssig wurden.

Als nach dem Zweiten Weltkrieg der Eiserne Vorhang Deutschland zerteilte, hatte sich das ohnehin erledigt, wurde auf östlicher Seite der Fahrdraht bis Saalfeld als Reparationsleistung abgebaut. Zur alsbaldigen Bundesbahn kamen 14 Lokomotiven der Baureihe 95, während 31 bei der Deutschen Reichsbahn verblieben. Von den zehn Maschinen Probstzellas waren nur noch drei einsatzbereit.

Die Bundesbahn-Loks, zunächst noch auf Goslar, Rothenkirchen, Zweibrücken, Neuenmarkt-Wirsberg und Aschaffenburg verteilt, wurden ab 1952 für den Einsatz auf der Spessart-Rampe im Bw Aschaffenburg konzentriert. Mit der Elektrifizie-



950004-2 am 4. Mai 1978 in Saalfeld: Die letzte Untersuchung im Raw Meiningen ist kaum ein Vierteljahr her.



Fotos (2): Wollny

Die Ölhauptfeuerung lässt grüßen: Am 5. März 1978 nebelt 950027-3 mit imposanter Qualmwolke das Steinachtal und Blechhammer ein.

rung der Strecke Frankfurt – Würzburg, abgeschlossen am 14. September 1957, war das Ende der Bundesbahn-95 gekommen. Noch im Oktober 1957 z-gestellt, erfolgte die Ausmusterung der letzten sechs Loks am 25. April 1958: Nicht eine entkam der Verschrottung.

Derweil konnte die DR auf ihre Bergköniginnen noch lange nicht verzichten.. Neben Probstzella entwickelte sich auch Blankenburg zur 95-Hochburg. Erst 1966 mussten die dampfenden Kraftpakete dem Fahrdraht auf der Rübelandbahn weichen. Bis auf drei 95 waren nun alle in Probstzella beheimatet.

Ende der 60er-Jahre reichte ihr Einsatzgebiet bis Göschwitz. Zu den Hauptleistungen zählte jedoch die Bedienung der Strecke Saalfeld – Probstzella – Sonneberg – Eisfeld sowie das Abfahren der schweren Erzzüge der Grube Schmiedefeld zur Maxhütte in Unterwellenborn.

Bis 1973 waren alle 24 noch betriebsbereiten Maschinen auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Gegen Ende ihrer Planeinsatzzeit machte sich trotz aufopferungsvoller Pflege mehr und mehr der Verschleiß bemerkbar, Zylinder-, Achs- und Stangenschäden: „Bei jeder Tour waren Reparaturen fällig", weiß Wolfhard Bätz noch.

Und dann, 1981, war alles vorbei. 016 und 027 baute die DR noch 1982 als 951016 und 951027 auf Rostfeuerung zurück. Beide Traditionsloks blieben erhalten, ebenso 95009. Und 950028, seine „Bätza", brachte Bätz mit Heizer Horst Helk persönlich auf den Weg gen Bochum-Dahlhausen. Doch das ist wieder eine andere Geschichte!

Frank Heilmann, Karlheinz Haucke

Langer Abschied

Baureihe 95.0 z-gestellt	
95001	01/1956
95002	01/1956
95003	10/1957
950004	05/1980
950005	05/1980
95006	01/1956
95007	03/1953
95008	10/1957
950009	01/1981
950010	09/1979
95011	02/1956
95012	12/1947
95013	10/1957
950014	03/1980
950015	03/1980
950016	11/1980
95017	07/1971
95018	02/1970
95019	02/1970
950020	01/1981
95021	05/1971
950022	03/1980
950023	01/1978
950024	09/1980
950025	01/1979
95026	10/1957
950027	09/1981
950028	05/1980
950029	05/1977
950030	05/1980
95031	10/1957
950032	06/1980
95033	04/1953
95034	10/1957
95035	06/1946
950036	03/1980
950037	04/1978
95038	07/1970
95039	06/1967
950040	11/1980
950041	11/1980
95042	04/1968
950043	12/1980
950044	11/1980
950045	08/1980



Foto: Heilmann

Lokfriedhof Ritschenhausen, 12. April 1981: Von den hier auch abgestellten neun 95 überlebt nur 0016-6 (vierte v.lks.).

Mehr MAKROLON

Rollende Litfaßsäulen auf DB-Schienen: Noch zieht der Aha-Effekt, und Bayers Kooperation mit der Firma MMore hat wohl eine Kultlok aufs Gleis gebracht.

Diese blau umrandeten Augen, dieser Blick: Dass Lokwerbung sogar mehr als pfiffig sein kann, beweist 101078-4 spätestens in dem Moment, als sie beim Rollout im ICE-Werk Hamburg-Eidelstedt der kleinen Schar geladener Gäste die Breitseite zukehrt. Begleitet von Feuerwerk und Böllerschüssen, schält sich die E-Lok am 8. Juni 2001 aus dem künstlichen Nebel.

Die Front ist blau, ein etwas anderer Ton als bei dem Makrolonlok-Quartett der ersten Generation, aber noch nichts Besonderes. Doch dann: Da kommt sie in Sicht, jene virtuelle Schönheit mit dem alles durchdringenden Blick. Je nach



Zwei Generationen, ein intensiver Blick: 101078-4 paradiert vor 101061-0, deren Werbung der Zeit Tribut zollt.



Begrüßt mit Feuerwerrk und Böllerschüssen: Die neue Makrolonlok rollt aus der Halle.



Foto: Prix

Bereit für die abendliche Fahrt in Doppeltraktion nach Wien:101078-4 in Eidelstedt.





Aus den Augen, aus dem Sinn? Wohl kaum: Der virtuelle Blickkontakt dürfte manch Fotografen inspirieren.

Alles im Griff: Wolfgang Mühlen, Bayer-Teamleiter, durfte sich über ein perfekt organisiertes Rollout freuen.



Fotos (4): Haucke

Beobachterposition hinter dem ersten oder vor dem zweiten Führerstand wird das auf die Augenpartie mit Nasenwurzel und Stirnansatz reduzierte Antlitz selbst zum Blickfang.

„Wenn das keine Kultlok wird", staunt Diplom-Ingenieur Reiner Vesper, Bayer-Marketing Europa im Geschäftsbereich Kunststoffe. Vesper ist selbst ein großer Eisenbahnfan und sieht das futuristisch angehauchte Design nicht nur aus dem Blickwinkel der Werbestrategie.

Und eins muss der Neid der Bayer-Abteilung Werbeberatung Kunststoffe in der Tat ohne Wenn und Aber lassen: Die zweite Ausführung der schienenmobilen Makrolon-Werbung hat noch mehr Pepp als die erste. 101078-4 wird sicher manch Fotografen inspirieren.

Die Zusammenarbeit des Chemieriesen aus Leverkusen mit der niederländischen CD-Firma MMore aus Naarden und die daraus resultierende gemeinsame Werbelokomotive aus dem DB-Fahrzeugpark kommen nicht von ungefähr: „Verdeutlicht wird hierbei das sogenannte Cobranding", erläutert Gerben Borsje von MMore International, meint die Produktkennzeichnung mit beiden Firmennamen. Schließlich bestehen die Compact-Disks aus Naarden aus dem Bayer-Kunststoff Makrolon. Und das attraktive CD-R-Motiv der Niederländer ist eben jene blaublütige, virtuell entrückte Schönheit aus dem Computer.

Aha, deshalb auch die CD-Pupillen, die einen überallhin zu verfolgen scheinen. Gar keine schlechte Idee und gut umgesetzt, wenngleich keine neue Erfindung: Diese Technik beherrschten auch schon die Meister barocker Illusionsmalerei vor mehr als 300 Jahren.

Wolfgang Mühlen, der Bayer-Teamleiter in der Werbeberatung Kunststoffe, darf an diesem 8. Juni jedenfalls zufrieden sein. Die neue Lok kommt gut an, das Rollout hat auch dank der DB-Unterstützung – Eidelstedts ICE-Werk-Pressereferent Robert Höppner ist für solche Aktionen durchaus zu haben – perfekt geklappt, und selbst das Wetter spielt trotz düsterer Prognosen lang genug mit.

Und was die Modellbahner interessieren wird: In Eidelstedt befindet sich auch ein Vertreter aus der Konstruktionsabteilung eines bekannten Göppinger Modellbahnherstellers unter den Gästen. Es braucht daher wohl kaum spekuliert zu werden, ob Märklin die MMore-Makrolon-101 als Modell auf den Markt bringt. In jedem Fall eine echte Herausforderung, denn die vielen Farbverläufe und Tonabstufungen beim Vorbild nötigen dem Fachmann doch einiges Stirnrunzeln ab.

Schon am selben Abend geht 101078-4 im neuen Folienkleid auf große Fahrt. In Doppeltraktion mit 101061-0 vor dem EC-Nachtzug 491 „Hans Albers", der über Passau bis Wien verkehrt. Auch Hans Albers war übrigens für seinen durchdringenden Blick berühmt.

Bayer ist von den rollenden Litfaßsäulen inzwischen so überzeugt, dass die Partnerschaft mit der DB AG fortgesetzt wird. Mit einer Ausnahme rollen sämtliche bisherigen Bayer-Loks bis 2002 weiter. „Was danach passiert, wird man sehen", meint Wolfgang Mühlen. Mit der „UWEX-Makrolon"-Werbung ist derweil bereits die nächste 101 am Start! *Karlheinz Haucke*



Winterthurs *Schönheit*

In der traditionsreichen Eisenbahnerstadt Winterthur betreut eine Gruppe von neun Lokführern mit viel Engagement die Schweizer Museums-E-Lok Be 4/6.

Be 4/6 überquert am 21. April 2001 die Rheinbrücke der MThB bei Schaffhausen.

Ab einem gewissen Alter darf man auch bei einer Lady wieder darüber sprechen, noch dazu, wenn sie derart rüstig und faszinierend ist. Die stolze Jubilarin ist die Schweizer Museumslok Be 4/6 12320, die dieses Jahr am 25. November 80 Jahre alt wird. Sie ist das letzte betriebsfähige Exemplar ihrer Art in der sowieso seltenen Gattung der Stangen-E-Loks, zu der auch das berühmteste eidgenössische Fahrzeug, die Ce 6/8, besser bekannt als Krokodil, gehört.

Die Baureihe Be 4/6 mit den charakteristischen Kühlschlangen auf der Längsseite und den auffälligen Bremswiderständen über den Führerständen wurde speziell für den Schnellzug-Einsatz am Gotthard beschafft. Mit einem Reibungsgewicht von 80 Tonnen konnten die Maschinen dort eine Anhängelast von 310 Tonnen bewältigen. Als Höchstgeschwindigkeit der Bauart wurden 75 km/h angegeben. Die Lokomotiven waren 16,5 Meter lang und ihr Treibrad- →



Die Lokführergruppe aus Winterthur während des Unterhalts am 3. März 2001 vor ihrer frisch polierten Schönheit: René Sigg, Heinz Russenberger, Markus Künzler, Peter Henggeler, Marcel Wunderlin (von links), Martin Hausammann (oben). Auf dem Bild fehlen Max Hinnen, Ralph Hoegger, Herbert Bommer und René Kaufmann



Hier wird noch gearbeitet: René Sigg im Führerstand aus längst vergangenen Tagen.

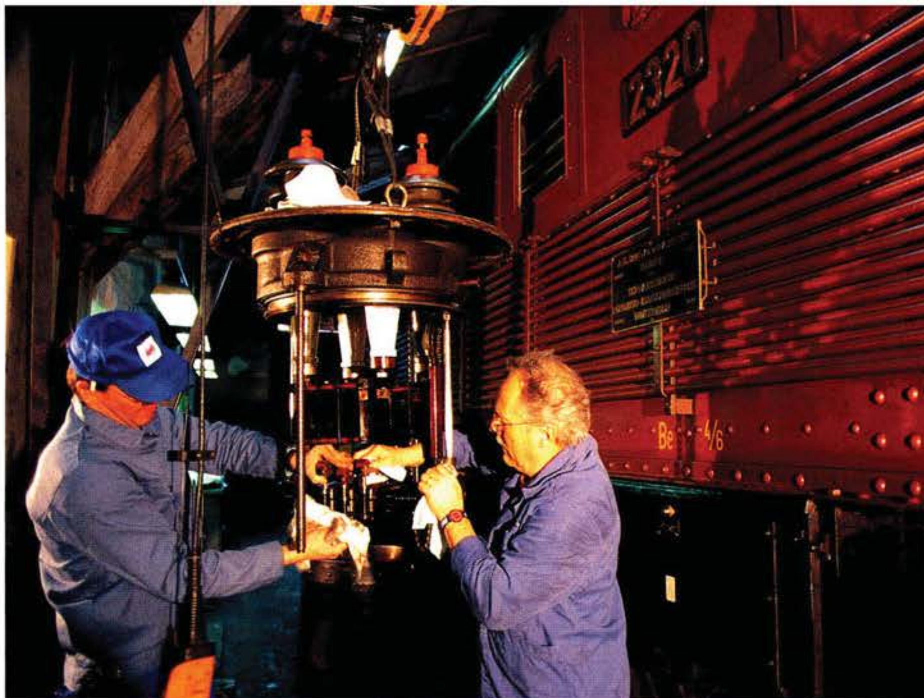


Die neun Winterthurer Lokführer erledigen anfallende Wartungsarbeiten an der ihnen anvertrauten Museumsmaschine selbst. Markus Künzler befüllt gerade ein Ölgefäß hinter dem Rad.

Aus einer fahrenden Ruine entstand ein Schmuckstück

Foto: Archiv ABB

Im BBC-Werk Münchenstein bei Basel gehen 1920 drei Be 4/6 der Vollendung entgegen. Im Vordergrund liegen Fahrmotoren der Stangen-E-Lok.



Am Haken hängt der Ölhauptschalter der Be 4/6 12320, dessen Öl gewechselt wurde. Martin Hausammann und Heinz Russenberger bei der Reinigung und Pflege dieses wichtigen Bauteils der Lok.

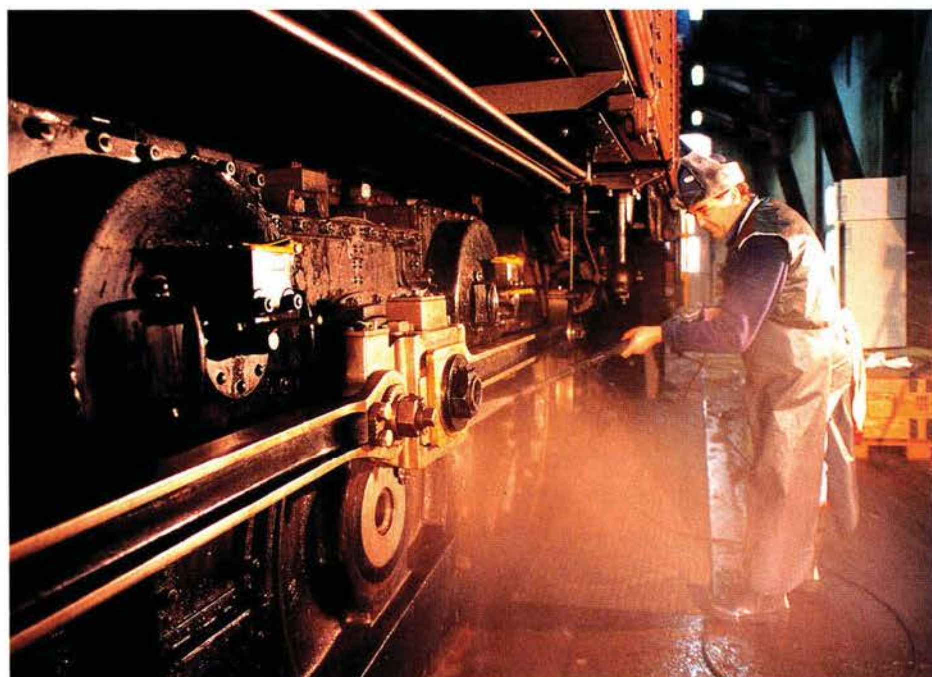
durchmesser betrug 1,53 Meter. Bei einer Geschwindigkeit von 52 km/h mit einer Zugkraft von 10600 kg entfalteten die Be 4/6 eine Leistung von 2040 PS.

Die Ausmusterung der Baureihe Be 4/6 war bereits am 2. Februar 1976 abgeschlossen. Damals blieb lediglich drei Maschinen das Altmetallrecycling erspart: 12320, 12332 und 12339. Heute, 25 Jahre später, fährt jedoch nur noch die Museumslok 12320. Ein entlaufener 80-Tonnen-Flachwagen traf bei einem Rangierunfall in Winterthur die Maschine 12332. Die Schäden an der Lok nach der Kollision ließen lediglich noch eine rollfähige Aufarbeitung zu. Sie geriet zum Ausstellungsstück; zunächst einige Jahre in Baden, bevor sie ihren heutigen Aufenthaltsort, das Verkehrshaus in Luzern, erreichte. Die Schwesterlok 12339 sollte in das Museum der Technik in Mailand gebracht werden im Austausch gegen die italienische Drehstromlok E 431 037. Dort kam sie aber nie an. Über 16 Jahre war sie in einem Depotschuppen in Voghera abgestellt. Als vor einiger Zeit eine Gruppe engagierter Eisenbahnfreunde aus der Schweiz und Italien begann, sich um 12339 zu kümmern, fanden sie ein Wrack vor, dem viele Teile abhanden gekommen waren. Sie arbeiteten die Maschine auf und gaben ihr einen grünen Anstrich, fahrfähig ist sie jedoch nicht. Und ob sie das je wieder sein wird, ist unwahrscheinlich.

Um so höher sind die Bemühungen von neun Winterthurer Lokführern einzuschätzen, die sich der Be 4/6 12320 annahmen und bis heute für ihren bestmöglichen Erhalt sorgen. „Die Lok war eine fahrbare Ruine, als wir sie am 15. September 1995 übernahmen", erzählt Heinz Russenberger, der dienstälteste Lokführer der Winterthurer Be 4/6-Gruppe. Schon 1974 wurde die Lokomotive 12320 in Bellinzona zum historischen Fahrzeug umgebaut. Da aber kein Einsatzkonzept für die Maschine vorlag, wurde sie im leichten Dienst als Bewegungstherapie eingesetzt. Mangelnde Kenntnis der nachkommenden jüngeren Lokführer und Mechaniker, die nur ungenügend in die archaische Technik eingewiesen wurden, führte immer wieder zu mangelhafter Wartung und Fehlbedienungen. So musste Be 4/6 12320 sogar aus dem leichten Dienst genommen werden und fristete danach ein Dasein vor Hochzeits- und Extrazügen, bis sie schließlich ein Jahr regungslos im Depot stand, weil sie niemand mehr bedienen konnte oder wollte. Um die Lok zu retten, wurde eine Gruppe von neun Lokführern aufgestellt, die zukünftig die Wartung und den Betrieb der historischen Stangen-E-Lok übernehmen sollte.

Eine erste Schadensinspektion an der Lok übertraf die schlimmsten Befürchtungen: Die Lackierung blätterte an vielen Stellen ab und darunter fand sich meist nur Rost, der Lokkasten wies zahlreiche Beulen auf, die charakteristischen Stirnlampen waren in katastrophalem Zustand, die Dachlaufbretter waren zu zwei Dritteln verfault oder gebrochen und vieles mehr. „Die Bodenbretter im Maschinenraum waren derart mit Öl vollgesaugt, dass sie als Sondermüll verbrannt werden mussten", schildert Russenberger die damalige Situation in Winterthur. Aber es waren nicht nur Schmutz und kosmetische Probleme, auf die die Lokführer trafen. Auch eine Vielzahl von technischen Defekten waren an der Lok zu finden: Von verstopften Sandrohren, Handbremsen mit zu vielen Umgängen, einem mit reichlich Ölrückständen gefüllten Lufttank bis zu einem schlecht eingestellten Triebgestell, das zu starken Längsruckbewegungen führte, reichte die Mängelliste. Heinz Russenberger beschreibt das damalige Fahrverhalten: „Die Lok hat gerissen, wie wir sagen, und gestampft. Sie war vollkommen falsch eingestellt." Da kam viel Arbeit auf die Lokführer zu.

Sowohl die Werkstatt als auch die Depotleitung glaubten, es handele sich nur um eine kleine Überholung, und den Lokfüh- →

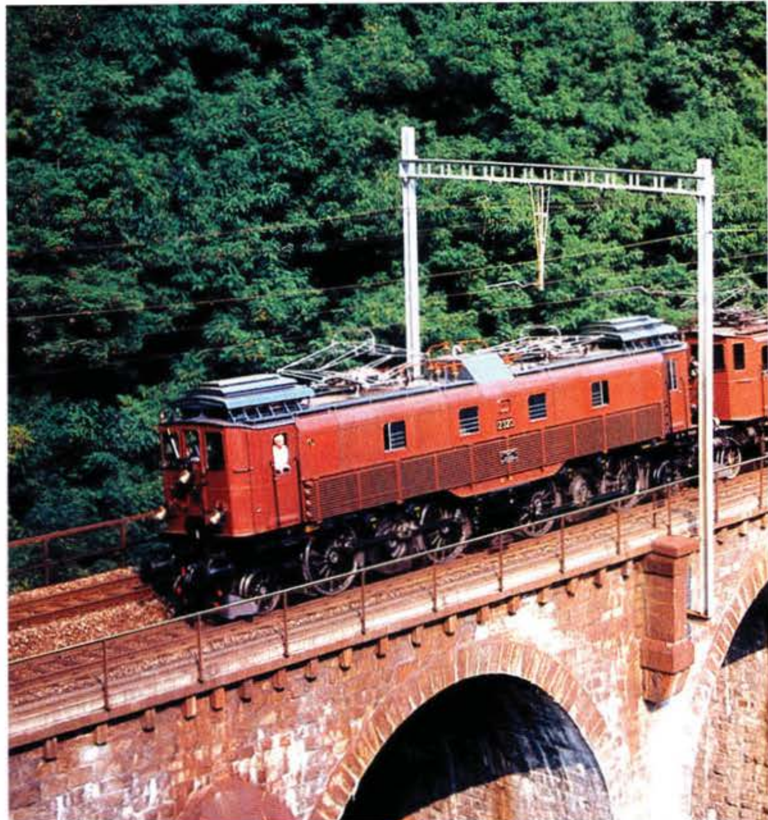


Mit dem Hochdruckreiniger befreit Peter Henggeler die Museumsmaschine von hartnäckigen Schmutz- und Ölverkrustungen und verleiht ihr neuen Glanz.



Geburtstagsfahrt der Be 4/6 12320 ins Tessin

Am 24. November startet die Be 4/6 12320 mit historischen 1. Klasse- und Speisewagen zu einer Mammuttagesfahrt über den Gotthard ins Tessin. Die Fahrt beginnt in Winterthur um 6.44 Uhr und führt über Tahlwil, Erstfeld, den Gotthard nach Bellinzona. Während der Fahrt finden Fotohalte und ein Wettbewerb statt. Die abendliche Rückkehr nach Winterthur ist um 21.08 Uhr vorgesehen. Die Preise, auf die keine Ermäßigung gegeben werden kann, reichen von 150,- bis 170,- CHF. Informationen gibt es bei René Kaufmann unter: ++41/(0)79/2875873 oder im Internet unter: www.be4-6.ch.



Für Schnellzüge über den Gotthard gebaut

Be 4/6 12320 und die Dampflok C5/6 2978 treffen sich zur 150-Jahr-Feier der Schweizer Eisenbahnen am 13. September 1997 im Depot Biasca im Tessin.



Fotos (9): Armin Schmutz

Be 4/6 führt an der Spitze eines Jubiläumszuges, ein Panoptikum Schweizer Lokomotibaukunst: Be 4/6 12320, Be 4/7 12504, Ae 4/7 10976 und Ae 8/14 11801 am 21. September 1997 im Tessin.

rern wurde die Auflage gemacht, dass die Lok während der Arbeiten immer einsatzbereit sein müsse. Schon bald wurde die Richtigkeit des Lokführerurteils bestätigt, dass es mit ein paar Schönheitsreparaturen nicht getan sein würde. Als problematisch erwies sich immer wieder die Versorgung mit Ersatzteilen. Die letzten Maschinen der Baureihe schieden 19 Jahre zuvor aus. Somit wurde jedes Ersatzteil zur Kostbarkeit. Und an Kleinigkeiten wurde das Improvisations- und Organisationsvermögen der Gruppe auf die Probe gestellt.

Zu einer dieser Proben wurden Ledermanschetten für die Sandfallrohre. Eine Be 4/6 hat sechs Sandkästen. Deren obere Sandfallrohre sind am Lokkasten angebracht, der untere Teil ist an den beweglichen Triebgestellen befestigt. Dazwischen sitzt eine elastische Ledermanschette. Alle Manschetten waren in die Jahre gekommen und verschlissen. Eine Rundfrage in allen SBB-Depots nach einem derartigen Ersatzteil blieb erfolglos. Es musste angefertigt werden. Die Lokführer fragten bei mehreren Sattlern nach dem Preis für eine solche Arbeit, und es wurden ihnen Summen zwischen 600 und 750 Franken für sechs Manschetten genannt. Die Etats für historische Lokomotiven sind nicht üppig, es musste eine andere Lösung geben. Schließlich fand sich noch ein privater Sattler, selbst Liebhaber der Be 4/6, der diese Teile für das Fahrzeug produzierte. Er begab sich also noch einmal in die Zürcher Hauptwerkstätten und fertigte für die Männer aus Winterthur sechs dieser Lederutensilien an. Bei den Bremszylindermanschetten war es nicht besser. Der letzte SBB-Sattler war in Pension gegangen: „Mit ihm ging auch das Know-How", schildert Russenberger die Situation.

Persönliche Einsatzbereitschaft ist immer wieder gefragt, auch wenn für manche Ersatzteile doch noch ein Spender gefunden wurde. Die Ae 4/7 10947 wurde im Oktober 1995 abgebrochen, die brauchbaren Ersatzteile wurden aussortiert. Es kamen immerhin zweieinhalb bis drei Tonnen verwendbarer Teile zusammen, da auch bei der SBB schon in den 20er-Jahren bestimmte Teile vereinheitlicht waren. Kleinigkeiten wie Frontscheiben und Steuer-Handrad konnten daraufhin als Organspende in der Be 4/6 12320 weiterleben. Aber auch Teile der Bremsanlage der Ae 4/7 fanden Verwendung in der Be 4/6. So entstand in vielen Arbeitsstunden eine Lokomotive, die nicht nur optisch perfekt aussieht, sondern auch ruhige und elegante Fahreigenschaften aufweist. „Ich habe noch nie in meinem Leben auf etwas so eingeschlagen wie auf den exzentrischen Zapfen des zweiten Triebgestells, bis er sich löste", erinnert sich Heinz Russenberger. Danach konnte das Lagerspiel neu und richtig eingestellt werden, damit die Maschine ihren ruckartigen Lauf verlor.

Ein Jahr später zum 75. Geburtstag der alten Dame 1996, konnten die Winterthurer ihr Werk präsentieren und ernteten in der Öffentlichkeit viel Staunen und Lob. Sie feierten mit ihrer Lok und treten seitdem immer wieder mit ihrem Schmuckstück auf. Seit der damaligen Aufarbeitung fielen keine Großreparaturen mehr an, und die Männer pflegen die Museumslok bei den regelmäßigen Wartungen. Die Be 4/6 mit all ihren Vorzügen und Schwächen kennt jeder von ihnen inzwischen wie die eigene Westentasche. 2001 jedoch werden sie Be 4/6 12320 nochmals besonders herausputzen, denn dieses Jahr wird wieder gefeiert. Im November steht der Achtzigste an und der führt die Lady auf ihre alte Stammstrecke zurück: Am 24. November geht es wieder zum Gotthard. Alles Gute!

Stefan Alkofer



Foto: Archiv ABB

Die 1919 fertiggestellte Probelokomotive Be 4/6 11302. Sie wurde später zur 12302 umnummeriert, hatte noch kleinere Treibräder mit einem Durchmesser von 1350 mm und wurde 1965 ausgemustert.

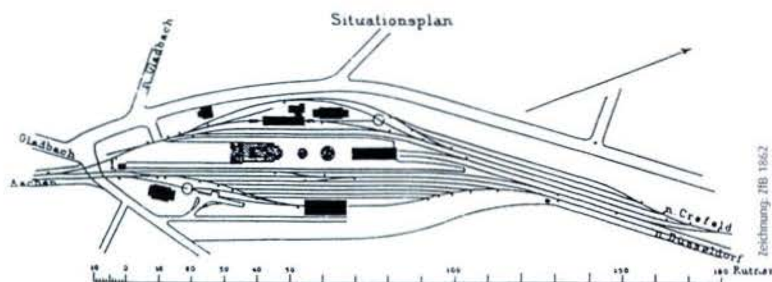
Gruss aus M.-Gladbach. Berg.-Märkischer Bahnhof.

Foto: Slg. Günter Krall

München-Gladbach um 1900: Vor dem zwischenzeitlich bergisch-märkischen Bahnhof macht eine preußische G3 beim Rangieren kräftig Dampf.

Von München zu Mönchen

Vor 150 Jahren kam der eiserne Weg nach Gladbach, gleich in doppelter Ausfertigung. Den Inselbahnhof teilten sich anfangs zwei Bahngesellschaften.



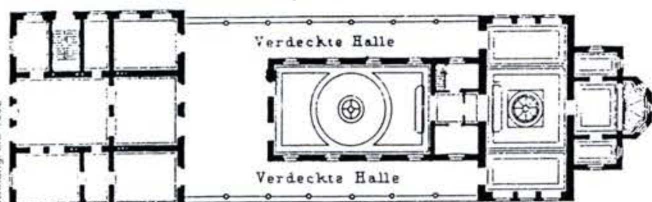
Als Inselbahnhof angelegt wurde Gladbachs erstes Empfangsgebäude, weil sich Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenbahn die Station teilten.

Also eigentlich ist Mönchengladbach kein besonderes Pflaster für den Klerus. Aber wer weiß heut' schon noch, dass „M. Gladbach", so mehrere Generationen auf dem Stationsschild zu lesen, für München-Gladbach stand?

Doch was tut man nicht alles, selbst am Niederrhein, um die lästigen Verwechslungen mit Bayerns Metropole zu unterbinden. Und so findet sich im Kursbuch zum Sommerfahrplan 1953 hinter München unter „M Gladbach" der Verweis auf „Mönchen-Gladbach".

Ein Jahrhundert zuvor hatte man solche Probleme noch nicht. Die Station, die der klassizistische Architekt Vogelsang entworfen hatte, bezeichnete er schlicht als „Empfangsgebäude zu Gladbach". Die bemerkenswerte Anlage, bestehend aus einem dreistöckigen Hauptbau über fast quadratischer Grund-

Der Grundriss macht's deutlich: Sakrale Baukunst sowie die der römischen Antike standen Pate beim Stations-Ausführungsentwurf.



Im Jahr 2000 kaum noch wiederzuerkennen: Von seiner einstigen Jugendstil-Fassade bewahrt der Hbf nur einen kümmerlichen Rest.



fläche, angrenzender überdachter, aber seitlich offener Säulenhalle, den einstöckigen Wartesaal der dritten und vierten Klasse peristylartig umschließend, sowie dem leicht überhöhten einstöckigen Querhaus und Apsiden mit Wartesaal erster und zweiter Klasse sowie Sanitärräumen, folgte zwei Gestaltungsprinzipien. Der Grundriss belegt, dass sich Vogelsang zum einen an Kirchenanlagen, zum anderen an Vorbildern aus dem Villen- und Tempelbau der römischen Antike orientierte.

Diese erste Gladbacher Bahnstation hatte aber nicht nur ästhetische Qualität, sondern durchaus auch funktionalen Charakter, ganz im Sinne klassizistischer Doktrin. Als Inselbahnhof zwischen Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenbahn angelegt, machte die Säulenhalle auch praktisch Sinn: „Weil hier viele Passagiere von der einen auf die andere Bahn übergehen, so war für eine geräumige und bedeckte Verbindung der beiderseitigen Perrons Bedacht zu nehmen", schilderte Vogelsang 1862 in der Zeitschrift für Bauwesen (ZfB) seine Planungsidee.

Schon 1846/47 hatten die beiden privaten Bahngesellschaften mit dem Bau der Strecken von Aachen über Gladbach und Neuß nach Obercassel, heute ein Düsseldorfer Stadtteil, und von Ruhrort über Crefeld und Viersen nach Gladbach begonnen. Die Miss-ernte 1846 und die 48er-Revolution brachten beide Unternehmen in finanzielle Schwierigkeiten. Auf Antrag übernahm der preußische Staat am 4. März 1850 die Verwaltung. Unter Regie der staatlichen Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn mit königlichem Direktionssitz in Aachen wurde der Streckenbau fortgesetzt. Den Aktionären der beiden Privatbahnen garantierte Preußen jährliche Dividenden von 3,5 Prozent. Während das Streckenstück Homberg – Viersen bereits am 4. Oktober 1849 feierlich eröffnet wurde, begannen die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Viersen – München-Gladbach erst am 15. April 1851. Genau ein halbes Jahr später, am 15. Oktober, erreichte der Premierenzug den Vogelsang-Bahnhof.

1902 übernahm es der Bauinspektor Schürmann, auf der zur Stadt hin gelegenen Seite einen neuen Bahnhof auszuführen. Der Jugendstilbau, 1908 vollendet, steht, stark verändert noch heute. Der Inselbahnhof wurde 1908 abgerissen. Nach Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg war die Strecke über Rheydt Hbf übrigens erst ab 15. Dezember 1951 wieder offen.

Herbert Marx, Karlheinz Haucke

Jubiläums-Aktionen

15.09.: U.a. Sonderzug mit 01118 zum Rhein in Flammen nach St. Goarshausen; **16.09.:** U.a. Sonderzug mit 01118 nach Montzen. Start- und Ziel-Bf: Viersen. Info-Tel. 02166/680222, 19-20 Uhr. **10.-21.09.:** Ausstellungen in den Sparkassen Viersen und Mönchengladbach.

Foto: Stadtarchiv Mönchengladbach



Trotz Kriegsschäden präsentiert sich der 1908 fertiggestellte neue Bahnhof, hier mit regem Verkehr auf dem Vorplatz, 1950 noch im reinen Jugendstil.

Fotos (2): Slg. Herbert Marx



Nur kurze Zeit währte das Miteinander: Als die Postkarte 1909 erschien, war das klassizistische alte Empfangsgebäude (rechts) schon abgerissen.



In Mülsen St. Jacob war der ganze Ort auf den Beinen, um die Abschiedsfahrt zu erleben. Den Bahnübergang im Vordergrund quert die heutige Bundesstraße 173.

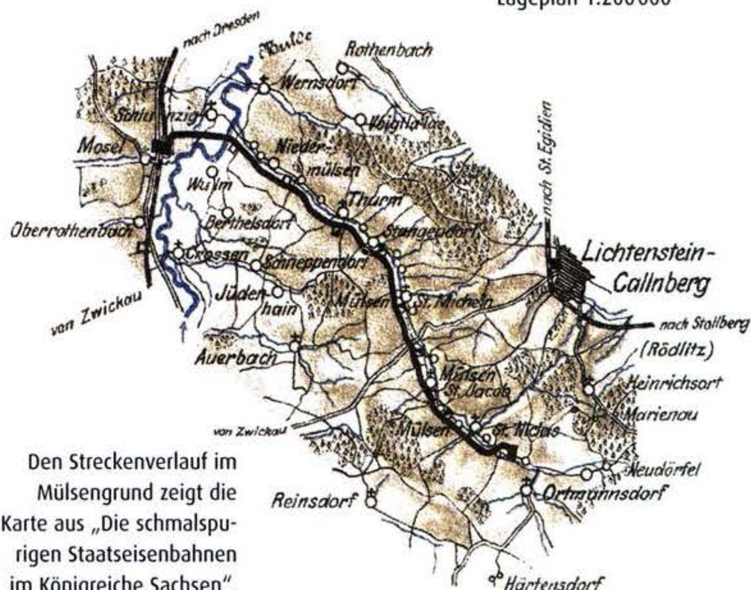
Web-Fehler

Um die Wirtschaft im Mülsengrund zu fördern, entstand die Schmalspurbahn. Sie wurde nach 65 Jahren binnen zwei Monaten eingestellt und abgerissen, um die Wirtschaft der DDR aufzubauen.

Einer der ärmsten Landstriche Sachsens war der Mülsengrund. Die großen Verkehrswege ließen ihn links oder rechts liegen. Seine Bewohner waren auf den Broterwerb durch die Handweberei angewiesen, die aber durch den umständlichen Transport wieder viel zu teuer wurde. Der sächsische Staat ließ sich schließlich darauf ein, vom Bahnhof Mosel an der heutigen Sachsenmagistrale eine Schmalspurbahn durch den Mülsengrund anzulegen. Am 1. November 1885 nahm diese den Betrieb nach Ortmannsdorf auf. Bereits 1894 brach das Betriebsergebnis der Bahn massiv ein, nachdem mit dem Bau der Industriebahn Zwickau – Crossen – Mosel ein vom Aufkommen bedeutendes Anschlussgleis weggefallen war.

Die insgesamt geringe wirtschaftliche Bedeutung der Bahn spiegelt sich auch darin wieder, dass am 14. Mai 1939 schon einmal der letzte Reisezug verkehrte. Seitdem fuhren reichsbahneigene Busse. Doch im Krieg waren Gummi für deren Reifen und Treibstoff für deren Motoren so knapp, dass ab dem Frühjahr 1944 der Reiseverkehr auf

Lageplan 1:200000



Den Streckenverlauf im Mülsengrund zeigt die Karte aus „Die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreiche Sachsen".

Zeichnung: Ledig/Ulbricht, Sammlung Habermann

Der Zugführer überprüft am Nachmittag des 20. Mai 1951 das Seil der Heberleinbremse zwischen der 99535 und dem Wagenzug.

der 750-Millimeter-Schmalspurbahn wieder aufgenommen wurde. Die Mülsengrundbahn blieb ein Spielball herrschender Politik.

Nach dem Zweiten Weltkrieg standen bei den sächsischen Schmalspurbahnen, die im November 1923 ihre größte Ausdehnung von 538 Kilometern mit der Eröffnung der Strecke von Klingenberg-Colmnitz nach Oberdittmannsdorf und der Streckenverlängerung von Geising nach Altenberg erreicht hatten, große Einschnitte bevor. Bereits 1938 war mit dem Umbau der Müglitztalbahn (36,1 km) auf Regelspur eine erste Reduzierung erfolgt. Den Folgen des Zweiten Weltkrieges fiel in der Oberlausitz 1945 die Strecke Zittau – Hermsdorf (15,9 km), welche sich nun teilweise auf polnischem und tschechischem Gebiet befand, zum Opfer. Weiterhin wurden im Jahr 1945 die Strecken Taubenheim – Dürrhennersdorf (12,04 km) und Herrnhut – Bernstadt (10,1 km) als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut.

Weitere Streckenreduzierungen im sächsischen Schmalspurnetz erfolgten dann erst unter der DDR-Regierung. 1951 war vom Ministerium für Eisenbahnwesen beschlossen worden, „Strecken zur Rohstoffgewinnung für Schwerpunktvorhaben abzubauen". Grundla- →



Der P2007 am 20. Mai 1951 kurz vor der Abfahrt im Bahnhof Ortmannsdorf: Bis auf den letzten Platz waren die Wagen und selbst die Plattformen besetzt.



Am letzten Frühlingstag im Leben der Mülsengrundbahn überquert der Zug aus Mosel kurz vor dem Endbahnhof Ortmannsdorf einen Stahlträger-Steinbogen-Viadukt.



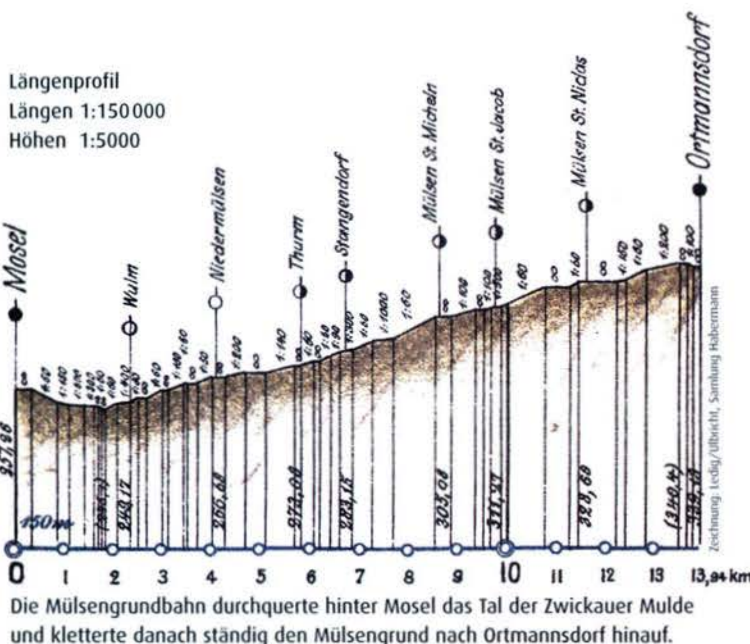
Foto: Sammlung Heinrich

ge dazu war der erste Fünfjahrplan, der unter anderem den Aufbau einer leistungsfähigen Stahlindustrie, den Bau des Berliner Außenrings sowie den schrittweisen Wiederaufbau des Schienennetzes auf Vorkriegsstand vorsah. Für den Außenring und das zwischen Frankfurt/Oder und Guben entstehende „Eisenhüttenkombinat Ost" benötigte man enorme Mengen an Gleisen. An die Reichsbahndirektionen (Rbd) ergingen deshalb 1950/51 Anweisungen, unwirtschaftliche, nur dem lokalen Verkehr dienende Nebenbahnen stillzulegen und abzubauen. In der Rbd Dresden handelte es sich um fünf Normalspurstrecken sowie die Schmalspurstrecken Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein (12,13 km; MODELLEISENBAHNER 4/2001), Eppendorf – Großwaltersdorf (3,79 km) und Mosel – Ortmannsdorf (13,94 km). Unter dem Vorwand des volkswirtschaftlich unbedingt notwendigen Abbaues konnte sich die Deutsche Reichsbahn einer Reihe nie rentabel betriebener Nebenbahnen entledigen. Zur Umsetzung der Forderung des Streckenabbaues wurde für die Schmalspurbahn Mosel – Ortmannsdorf der 20. Mai 1951 und für Goßdorf-Kohlmühle – Hohnstein der 27. Mai 1951 als letzter Betriebstag festgelegt. Der Abbau des Streckenabschnittes Eppendorf – Großwaltersdorf wurde von der Generaldirektion der DR erst mit Fernschreiben vom 18. August 1951 angeordnet und hatte am 24. August 1951 zu beginnen.

Mit der so dringend notwendigen Rohstoff- und Materialgewinnung hatten sich die Verantwortlichen eine sehr stichhaltige Begründung für die Betriebseinstellung zusammengewebt oder sogar -gesponnen. Dies ist vor allem deshalb bemerkenswert, da auf den Schmalspurstrecken kaum Schienen lagen, die den Belastungen auf dem Berliner Außenring gewachsen gewesen wären.

Bei Einstellung und Abbau der Mülsengrundbahn sind trotz des damals bestehenden strengen Fotografierverbotes eine Vielzahl von Aufnahmen des letzten Betriebstages und der anschließenden Wochen des Streckenrückbaues entstanden. Wie bei kaum einer anderen Schmalspurbahn sind diese noch weitgehend unbekannt.

Die Eisenbahnlinie durch den Mülsengrund, nahe der westsächsischen Industriestadt Zwickau, war nie über die lokalen Grenzen bekannt geworden. Von Kriegsbeschädigungen verschont geblieben, war sie 1945 von erster Stunde an ein wichtiger und viel benutzter Verkehrsweg. Ein hohes Fahrgastaufkommen im Berufsverkehr und die anfänglichen Hamsterfahrten von und zu den umliegenden Industriestädten über den Anschlussbahnhof Mosel unterstrichen seinerzeit den Bedarf am Fortbestand der Mülsengrundbahn. Deshalb wurden die im Frühjahr 1951 bekannt gewordenen Gerüchte über die Stillegung der Mülsengrundbahn unter der Bevölkerung nicht als glaubhaft angesehen, da auch offiziell nichts verlautete. Bis zur letzten Minute wurde alles unter dem Siegel des Geheimnisvollen gehan-



Die Mülsengrundbahn durchquerte hinter Mosel das Tal der Zwickauer Mulde und kletterte danach ständig den Mülsengrund nach Ortmannsdorf hinauf.



In Ortmannsdorf herrschte am Nachmittag des letzten Betriebstages reges Treiben – jeder wollte sich von der Bahn verabschieden.



Foto: Schubert, Sammlung Heinrich

Eine Fahrkarte vom letzten Betriebstag: Damit erhält der Aufdruck „Nur gültig am Lösungstage" eine ganz neue Bedeutung.

delt. Am 10. Mai 1951 hatte der damalige Vorsteher des Reichsbahnamtes Zwickau, Reichsbahnrat Max Sinder, zu einer öffentlichen Einwohnerversammlung in den Gasthof Grafenburg, zuletzt Kulturhaus der Textilarbeiter in Mülsen St. Jacob, eingeladen. An diesem Tag war das Schicksal der Mülsengrundbahn bereits besiegelt. Reichsbahnrat Sinder verlas auf Anordnung der Rbd Dresden folgende Bekanntmachung:

„Zur Erfüllung unserer Pläne und zur Erreichung unserer Ziele zum besseren Leben, zur Einheit Deutschlands und zum

Schnelles Ende besiegelt

dauerhaften Frieden werden dringend Schienen für den Aufbau des Südrings in Berlin zur Durchführung der Weltjugendfestspiele benötigt. Die Weltjugendfestspiele sind ein Teil des Kampfes für die Erhaltung des Friedens. Die Störungen und Sabotagen bei der Durchführung unserer Züge durch Westberlin sollen damit verhindert werden und unsere Jugend keiner Gefahr ausgesetzt werden. Durch die Aufrüstung der westdeutschen Monopolisten erhalten wir die notwendigen Oberbaustoffe nicht, die uns die westdeutsche Industrie reichlich liefern könnte. Aus diesen Gründen wird zur Gewinnung der Oberbaustoffe ab 21. Mai 1951 die Schmalspurstrecke Mosel – Ortmannsdorf abgebaut".

Alle bitteren Diskussionen änderten nichts an dem Fakt, dass am Sonntag nach Pfingsten, dem 20. Mai 1951, die Schmalspurbahn ihre letzte Fahrt antreten musste. Fahrplanmäßige Züge übernahmen die Abschiedsfahrten. Als am Vormittag die Personenzüge über die Strecke fuhren, ahnte noch niemand die Ausmaße, zu welchem Volksfest sich der Sonntagnachmittag auf der Mülsengrundbahn gestalten würde. Die Natur im Mülsengrund stand in schönster Baumblüte und bei strahlendem Sonnenschein war an diesem Frühlingstag die ganze Bevölkerung auf den Beinen. Es herrschte Feiertagsstimmung, doch vielerorts gab es auch Tränen. Die Zuglok 99 535 trug am Tender und an der Stirnseite die Aufschrift „Glück Auf – zur letzten Fahrt". An den Wasserkästen waren die großgeschriebenen Zahlen „1886" und „1951" auf der Heizerseite sowie „65" auf der Meisterseite zu lesen. Die Verwendung der Jahreszahl „1886" statt der eigentlich richtigen „1885" hatte einen Hintergund: Die 65 Betriebsjahre der Mülsengrundbahn mit einer runden Zahl in Erinnerung zu bringen. Weiterhin schmückten Girlanden und Fliedersträuße Lok und Wagenzug.

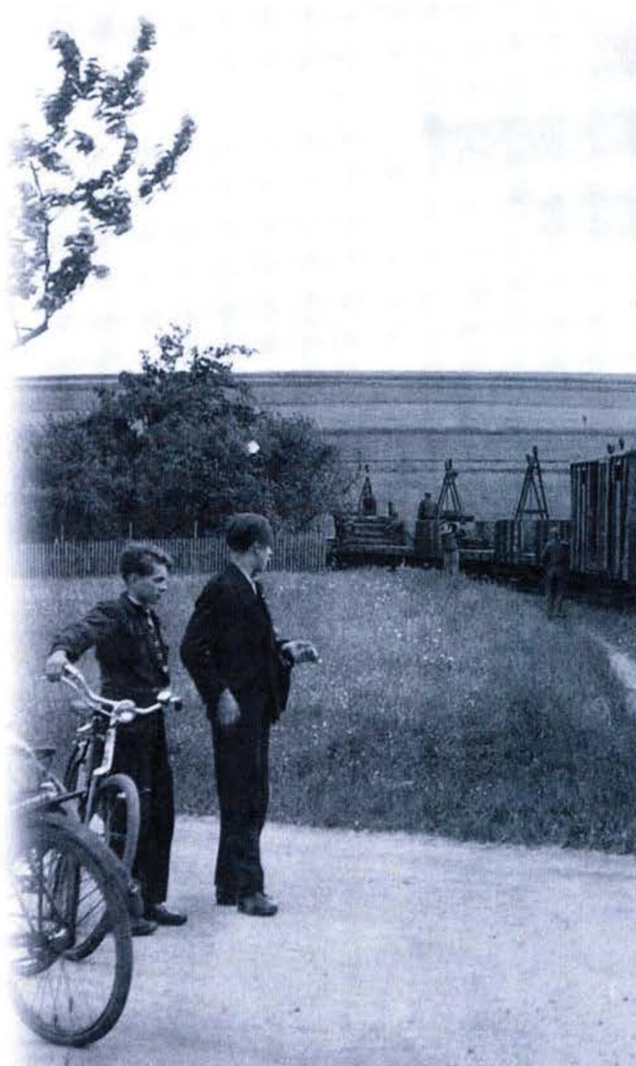
Zum Personal am Nachmittag des letzten Betriebstages gehörten Lokführer Erich Blechschmidt und Heizer Kurt Oelschig sowie die Zugführer Max Döhn und Max Roßner. Jeder versuchte, mit seiner Bahn noch einmal mitzufahren. Wer in den überfüllten Wagen des aus sechs Personenwagen bestehenden Zuges keinen Platz mehr finden konnte, reihte sich in das große Spalier entlang der Bahnstrecke ein. Nach Fahrkarten fragte ohnehin keiner mehr. Ebensowenig nach der Pünktlichkeit, denn auf jeder Unterwegshaltestelle mussten sich die letzten Züge ihren Weg durch ein großes Menschenmeer bahnen. In Mülsen St. →



Reichlich geschmückt mit Aufschriften, Girlanden und Fliedersträußen wurde die 99 535 für die Abschiedszüge. Hier posiert sie vor dem Ortmannsdorfer Heizhaus.



Bei Mülsen St. Niclas verrichten die 40 Mann des Gleisbauzuges Nr. 5 ihr Werk. Stück um Stück wurde im Sommer 1951 die vor reichlich 65 Jahren erbaute Strecke demontiert.



Micheln war auf dem Bahnhof der Männerchor des Kirchenvereins in Zylinder und Frack erschienen. Er gab erst einige Gesangsdarbietungen, ehe der Zug weiterfahren durfte. Bis in die späten Abendstunden nahm der Mülsengrund Abschied von seiner Bimmelbahn. Beim letzten Zug, dem P2010, der 20.40 Uhr in Mosel abfuhr und 21.30 Uhr in Ortmannsdorf ankam, ertönten während der ganzen Fahrt Dampfglocke und Dampfpfeife der Lokomotive. Dies war der letzte Gruß der Eisenbahn an den Mülsengrund, durch den sie 65 Jahre und sieben Monate fuhr. So verlief die Verabschiedung von einem Stück Verkehrsgeschichte. Emma Richter aus der damals noch bestehenden Niedermülsener Wassermühle nahm als Rentnerin im hohem Alter an dieser letzten Fahrt teil. Sie hatte auch schon als junges Mädchen die erste Fahrt am 1. November 1885 miterlebt.

Rohstoffe durch Abbau

Am Montag, 21. Mai 1951, begann sofort der Streckenabbau in Ortmannsdorf. Genau wie auf der von Goßdorf-Kohlmühle ausgehenden Strecke ist auch in Mosel der Einsatz eines Abbauzuges durch Bilddokumente belegt. Schon in der Woche nach Pfingsten, vor der eigentlichen Einstellung, stationierte die Deutsche Reichsbahn einen Teil des Gleisbauzuges Nr. 5 mit zwölf Bauzug- und Wohnwagen sowie 40 Arbeitskräften auf dem Bahnhof Mosel. Der Leiter der Abbaukolonne war der spätere Vorsteher der Bahnmeisterei Mosel, Erich Mosig. Verantwortlich für die ordnungsgemäße Gewinnung der Rohstoffe zeichnete der bereits erwähnte Amtsvorsteher Max Sinder. Der zum Abbruch der Strecke eingesetzte Arbeitszug bestand aus zwei gedeckten Güterwagen, vier offenen Güterwagen, und zwei Rungenwagen. An der Zugspitze Richtung Mosel liefen noch ein Personenwagen und ein Gepäckwagen. Geführt wurde der Abbauzug von der Lok 99530. In Mosel erfolgte die Umladung der gewonnenen Oberbaustoffe auf Normalspurwagen. Nach Auskunft des damaligen Büroangestellten in der Bahnmeisterei Mosel, Bruno Resch, fuhren diese zur Rbd Erfurt, vermutlich zur Maxhütte Unterwellenborn, ab. Am Freitag, 5. Juli 1951, wurden die letzten Schienen der ehemaligen Mülsengrundbahn auf dem Bahnhof Mosel verladen. Zu diesem Zeitpunkt war auch der Abtransport der Lokomotiven und Wagen abgeschlossen. Diese fanden überwiegend auf anderen sächsischen Schmalspurstrecken ein neues Zuhause, aber auch in der Prignitz und auf der Insel Rügen. Damit steht der 5. Juli 1951 als Abschlusstag in der Geschichte der Schmalspurstrecke Mosel – Ortmannsdorf. Im Laufe des Sommers 1951 konnte auch auf den beiden anderen betroffenen sächsischen Schmalspurstrecken der Vollzug des Abbaues gemeldet werden.

Nur die 99535, die Zuglok der letzten Reisezüge der Mülsengrundbahn, kündet heute im Verkehrsmuseum Dresden von den einstmals besseren Zeiten.

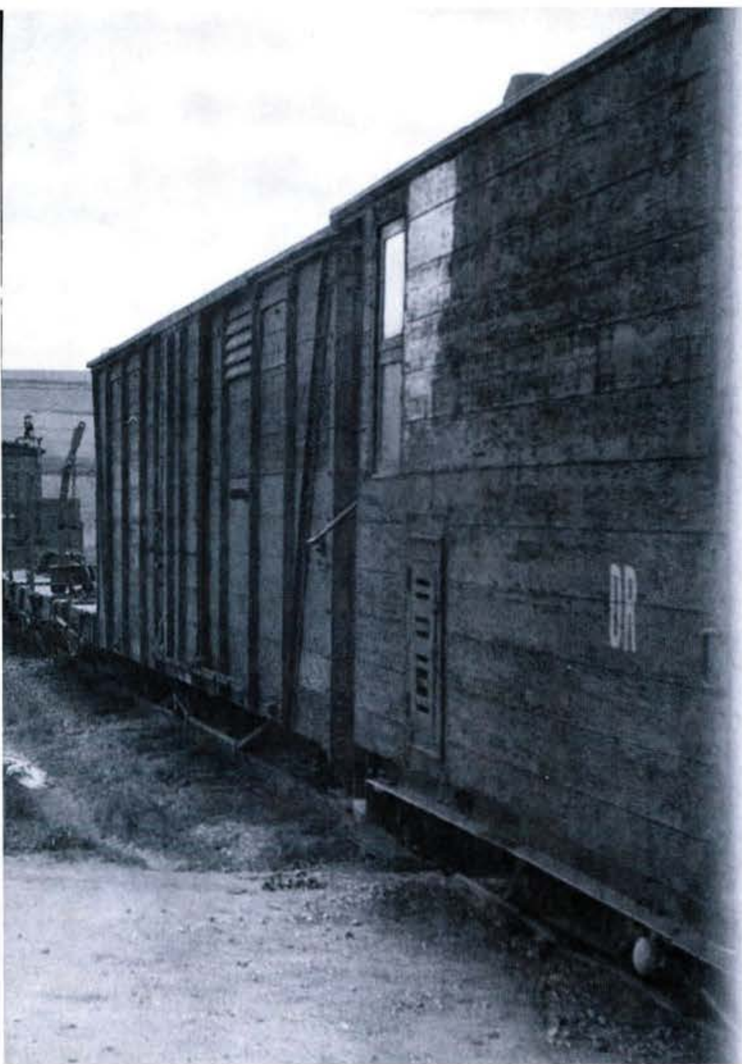
Rainer Heinrich/kla

168e Mosel – Ortmannsdorf *(Schmalspurbahn)* Alle Züge 3. Klasse

	✕ [illegible]		11712		2006		2008	2010	km	Zug Nr RBD Dresden Zug Nr	✕ 2001		11711		✕ 2005		2007		2009	
...	✕ 6.10	...	9.10	...	✕ 14.00	...	17.00	20.40	0,0	ab Mosel 168 an	✕ 5.17	...	8.04	...	✕ 11.28	...	15.50	...	18.50	...
...	6.17	...	9.17	...	14.07	...	17.07	20.47	2,3	Wulm	5.10	...	7.57	...	11.21	...	15.43	...	18.43	...
...	6.23	...	9.24	...	14.14	...	17.14	20.54	4,0	Niedermülsen	5.04	...	7.51	...	11.15	...	15.37	...	18.37	...
...	6.29	...	9.39	...	14.20	...	17.20	21.01	5,8	Thurm	4.58	...	7.45	...	11.10	...	15.31	...	18.31	...
...	6.33	...	9.43	...	14.24	...	17.24	21.04	6,7	Stangendorf	4.52	...	7.37	...	11.03	...	15.25	...	18.25	...
...	6.40	...	9.58	...	14.32	...	17.32	21.12	8,6	Mülsen St Micheln	4.46	...	7.29	...	10.57	...	15.19	...	18.18	...
...	6.44	...	10.07	...	14.36	...	17.36	21.16	9,7	Mülsen St Jacob	4.41	...	7.24	...	10.53	...	15.14	...	18.14	...
...	6.50	...	10.16	...	14.43	...	17.43	21.23	11,5	Mülsen St Niclas	4.35	...	7.17	...	10.48	...	15.08	...	18.08	...
	✕ 6.57	...	10.23	...	✕ 14.50	...	17.50	21.30	13,8	an Ortmannsdorf ab	✕ 4.28	...	7.10	...	✕ 10.41	...	15.01	...	18.00	...

Repro: Sammlung Heinrich

Am 20. Mai 1951 trat der neue Fahrplan in Kraft und galt damit für die Strecke Mosel-Ortmannsdorf gerade einen Tag – für die Abschiedszüge.



Auf die O- und die Rungenwagen des 40 Achsen starken Abbauzuges wurden die ausgebauten Oberbaumaterialien verladen.

Der Abbau war anstrengende Arbeit. Nur wenige Hilfsmittel standen den Arbeitern zur Erleichterung zur Verfügung.



Fotos(8): Rudolf Beyer, Sammlung Heinrich



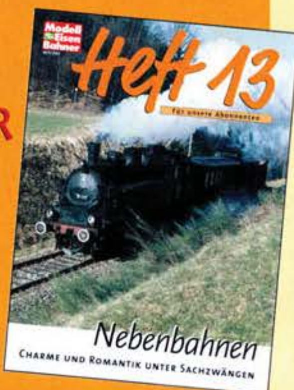
Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur DM 69,60

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:



- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur DM 5,35 pro Heft im kleinen Abo gegenüber DM 6,50 im Einzelverkauf (Jahrespreis DM 69,60).
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie erhalten zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. DIESES SONDERHEFT IST NUR FÜR UNSERE ABONNENTEN BESTIMMT. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur DM 97,60



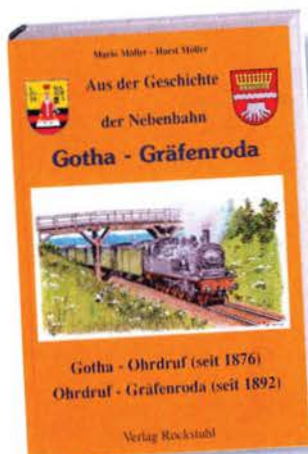
- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte und sparen nochmals DM 5,60.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur DM 24,40 bezahlen.

Schicken Sie Ihre Abo-Bestellkarte gleich ab.

Vom Doppelstöcker über die P8 zur Ferkeltaxe

Mario und Horst Müller: Aus der Geschichte der Nebenbahn Gotha – Gräfenroda. Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2001. ISBN 3-934748-44-9, 128 Seiten, 99 Sw- und 14 Farbfotos. Preis 29,80 DM.

• Der Ort Crawinkel, der kleine Viadukt in Frankenhain und der Bahnhof Georgenthal mit seinen Formsignalen sind vielen Eisenbahnfreunden, die auf Ferkeltaxen-Fotojagd waren, sicher geläufig. Weniger bekannt dürfte die Geschichte der diese Fotostellen verbindenden Strecke sein. In bekannter Ausstattung kommt nun aus dem Verlag Rockstuhl die dies ändernde Dokumentation. Der feste Einband, die Abbildung der Wappen auf dem Titel, große Fotos im Vor- und Nachsatz sowie die Zeichnungen von Peter König bekommen durch die detaillierte Behandlung vieler Fakten aus der Zeit von Entstehung und Betrieb der Bahnlinie eine fundierte Umrahmung. Der Text ist verständlich verfasst. Besonderheiten wie der Einsatz von Doppelstockwagen im 19. Jahrhundert erfahren ausreichende Würdigung. Die Wiedergabe historischer Lokführer-Dienstpläne und Tariftabellen gibt auch Interna preis. Bei den Gleisplänen bringt die Angabe „optimierter Maßstab" den Betrachter allerdings ins Grübeln. Das Buch dient, im Vorwort erwähnt, auch der Unterstützung der IG Hirzbergbahn, die einen Museumsbahnbetrieb einrichten will. Da ist dem Werk in guter Druckqualität weite Verbreitung zu wünschen. *kla*



• Fazit: Für Freunde und Kenner der Thüringer Nebenbahnen unverzichtbar

Anschluss-Geschichte

Christian Bedeschinski, Bernd Neddermeyer: Addinol – Das Mineralölwerk Lützkendorf und seine Werkbahn. Verlag B. Neddermeyer, Berlin 2000. ISBN 3-933254-11-6, 128 Seiten, 192 Sw-Fotos, Lageplan. Preis 29,80 DM.

• Es stand stets im Schatten des benachbarten Chemieriesen, der Leuna-Werke: Das Mineralölwerk Lützkendorf im Geiseltal bei Krumpa, das seine Existenz den reichen Braunkohlevorkommen der Region verdankte, hat nichtsdestotrotz eine ebenso wechselvolle wie industriebahnbetrieblich interessante Geschichte aufzuweisen. Von den Anfängen der Kursächsischen Gas- und Kraft GmbH anno 1916 über die Wintershall-AG-Zeit und den VEB der DDR-Jahre bis hin zum 1996 einsetzenden Abriss spannen die beiden Autoren den zeit- und technikgeschichtlichen Bogen, der auch ein Stück typisch deutscher Historie des 20. Jahrhunderts kenntnisreich beleuchtet. Die Werkbahn mit dem Übergabebahnhof Krumpa an der Strecke Merseburg – Mücheln spielte dabei von Anfang an eine gewichtige Rolle. Dem Verfasser-Duo ist es hoch anzurechnen, dass der geneigte Leser eben nicht nur einen



umfasssenden Einblick ins Schwerpunktthema bekommt, sondern die ausführliche Darstellung des Werkbahn-Betriebs einschließlich der Fahrzeug-Einsätze genutzt wird, den Kenntnisstand über die Carbochemie-Industrie und deren Produktionsabläufe zu erweitern. In gut lesbarer Form sind alle wesentlichen Fakten aufbereitet. Aussagekräftige Schwarzweiß-Aufnahmen, mit Ausnahme einiger weniger Vorkriegsfotos von dokumentarischem Wert durchweg in ansprechender Qualität, und ein doppelseitiger Lageplan runden das Werk ab. *hc*

• **Fazit: Zeitgemälde, keineswegs nur für Fans der Feuerlosen empfehlenswert**

Außerdem erschienen

Pfundige Reiselektüre

DB Reise&Touristik AG (Hrsgb.):
Kursbuch 2001/02. Fernverbindungen, Regionalverbindungen, Zugverzeichnis. Frankfurt 2001. 4056 Seiten in 9 Bänden, zahlreiche Tabellen und Karten im Text und 1 Karte als Beilage im geschlossenen Schuber. Schutzgebühr DM 25,00.

Aktuelles Nachschlagewerk für den ambitionierten Bahnreisenden, der gern das Zugangebot auf den einzelnen Strecken überblicken möchte. Für die 5042 Gramm schwere Lektüre besitzt der Schuber einen Henkel.

Bildband für Sammler

Christian Albrecht, Kay Osterloh: Faller AMS & Hit Car. Von der Straße ins Kinderzimmer. mekCar-Verlag, Bissendorf 2000. ISBN 3-9806411-5-5, 150 Seiten mit mehr als 200 Farbabbildungen. Preis DM 68,00.

Die beiden Autoren, Foto- und Grafikdesigner, haben sich der Gütenbacher Modellautoproduktion seit den 60er-Jahren angenommen. Der Bildband, vornehmlich für die Sammler der AMS- und Hit-Car-Fahrzeuge konzipiert, bietet in knappen Texten und erstklassigen Farbfotos einen kompakten Überblick über Fallers Ausflug in die Slotracing-Szene. Dass die Modelle im Maßstab um 1:66 zunächst als Ergänzung zur Modellbahn gedacht waren, bleibt nicht unerwähnt.

Klassische Bahnhofsgebäude, teils sogar noch aus der K.u.k-Zeit, zudem nicht zurückgebaute Gleisanlagen, Formsignale und zu Zeiten jede Menge Dampf: Ungarn hat Eisenbahnfreunden mehr zu bieten als nur Puszta und Plattensee.

„ANDI, mach Signal!"

30.09.2000: Die 204 verlässt den Doppeltunnel bei Monosbel.

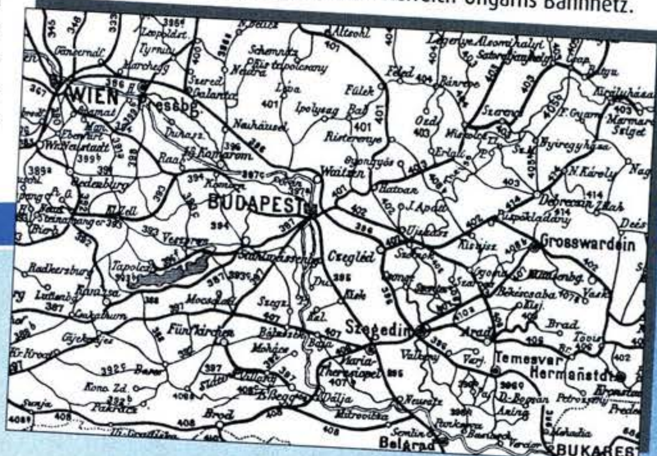


Austria heiratete, Ungarn kämpfte, mal mit, mal ohne Fußball, oder züchtete Pferde, tanzte zur Zigeunermusik und trank, vornehmlich Tokaier: Vielfach bediente Klichees, aber mit solchen Vorstellungen im Hinterkopf reisten über Jahrzehnte deutsche Touristen ins Land der Magyaren. Differenzierter als die Blechlawinen-Urheber sah das der eine oder andere Eisenbahnfreund, der sich schon vor 30 Jahren ungeachtet roter Sterne an den meisten Dampfloks am Bahnbetrieb und dem Flair des Umfelds erfreute.

Während sich die Automobilisten ab den 60er-Jahren zu zwei Nachkriegs-Lindwürmern ballten, der eine über Österreich, der andere über die Tschechoslowakei, um sich spätestens am Plattensee, ungarisch Balaton, zu vereinigen, durfte sich der Bahnreisende genüsslich im Schnellzugwagen der ersten Klasse zurücklehnen, um anno 1971 für 132 Forint und 80 Fillér, umgerechnet elf Mark, von Sopron nach Budapest zu gelangen.

Die Zeiten haben sich mittlerweile nicht nur in West-Transdanubien, der ehedem römischen Provinz Pannonien, im Westen Ungarns geändert. Das Niederreißen des Stacheldrahts an der Grenze zu Österreich, 1989 der historische Wendemoment, hat den Magyaren nicht nur viel Lob, sondern neben der Demokratie vor allem steigende Preise eingebracht. Die GySEV, die Györ-Sopron-Ebenfurti Vasút, die Györ-Sopron-Ebenfurter Eisenbahn, und die ungarischen Staatsbahnen MÁV, Magyar Államvasutak, sind auch nicht mehr das, was sie mal waren. Bald →

1914 noch unterm Doppeladler eins: Österreich-Ungarns Bahnnetz.



Frisch hauptuntersucht und auf Ölfeuerung umgestellt: 424.247 fährt in Paszto ein.



Bf Paszto: Der rote Stern erinnert an sozialistische Dampfzeiten, nur die Fahnen fehlen.

armdicke, mit Kunststoff ummantelte Kabel an Telegrafenmasten mögen ja zweckdienlich und modern sein, einen schönen Anblick bieten sie nicht. Und im Eisenbahnknotenpunkt Kal Kapolna beispielsweise, wo bis in die 80er-Jahre noch Dampfloks der Baureihen 375 und 424 beheimatet waren, ist der Rundlokschuppen seiner Gleise und der Drehscheibe beraubt.

Aber bittascheen, habe die Ehre und keine Angst: Ungarns moderne Bahnzeiten haben noch längst nicht jene drastischen Konsequenzen gezeitigt wie andernorts. Noch immer sind große Teile des historisch gewachsenen Schienennetzes intakt, wenn auch überwiegend elektrifiziert. Und wer Zeit und Muße hat, findet sowohl in der kleinen Tiefebene südöstlich des Neusiedler Sees wie auch entlang der Mittelgebirgsstrecken, etwa übers Bükk-Gebirge nach Eger, und in der großen ungarischen Tiefebene im Dreieck zwischen Budapest, Debrecen und

Doppelmonarchie bis auf den heutigen Tag in Bahnanlagen lebendig

Szeged noch zahlreiche Bahnanlagen mit nostalgischem Flair, teils noch aus der K.u.k-Zeit, als Österreichs Kaiser zugleich Ungarns Königskrone besaß. Und in jenen knapp 51 Jahren, die die Doppelmonarchie bis zum 16. November 1918 Bestand hatte, nahm Ungarns Eisenbahnnetz schon weitgehend seine heutige Form an. Das verrät auch ein Blick auf die Streckenkarte des Reichs-Kursbuches vom Juli 1914.

Aber es muss ja gar nicht jene untergegangene Epoche sein, als Majestäten noch in Hofzügen durch die Lande reisten; auch die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen hat ihre Bahnspuren hinterlassen. Und wer etwa auf der Strecke von Balatonfüred nach Székesfehérvár, früher Stuhlweißenburg, dank MÁV-Nostalgie mit dem Dampfsonderzug im dunkelgrünen Zweiachser der Gattung Bz unterwegs ist, dem wird unweigerlich Hartungs Roman „Ich denke oft an Piroschka" in den Sinn kommen. „Kerem Andi, mach Signal", wisperte einst Piri alias Lilo Pulver in deutschen Kinopalästen vor einem zu Tränen gerührten Publikum dem „Herrn Student aus Deitschland" ins offene Ohr.

Und während Rad und Schiene ihr einschläferndes Lied singen, schweifen die Gedanken von Lilo zu Gustav Knuth, zu Csárdás, Puszta, Zigeunermusik. Und schon ist auch der Bahnreisende mittendrin, hat sich verzaubern lassen, schreckt kurz auf, sichtet aus dem Waggonfenster den obligatorischen Ziehbrunnen und denkt: Schuld sind die Ungarn, eindeutig: Was bedienen sie auch so ziemlich jedes Klischee über ihr eigenes Land? Hat's kaum in Gedanken formuliert, da lässt er sich schon wieder wohlig zurücksinken, lauscht dem Pfiff der kohlegefeuer-

424.287 durchfährt am 27. September 2000 auf der Strecke von Balatonfüred nach Székesfehérvár Polgardi-Ipartelepek.





Bei Balatonfüzfö dampft 424.287 mit ihrem Fotogüterzug am 27. September 2000 an den Gestaden des Plattensees entlang.

ten 424.009 mit der Achsfolge 2'D, dessen Ton eine schluchzende Geige aufnimmt und zu einer imaginären Ballade verwebt.

Ungarn, das ist ein Land voller Musik. Sogar der eiserne Weg unter den Rädern klingt hier anders, melodiöser, mal heiter, mal schwermütig. Die Zigeuner freilich galten und gelten nur in jenen Lokalen etwas, die mit musikalischer Untermalung ihr Geld machen. Ansonsten hatte das fahrende Volk der Sinti und Roma selbst im Sozialismus nichts zu lachen.

Eine längst verschüttete Erinnerung blitzt auf: Eine staubige, unbefestigte Dorfstraße, irgendwo östlich Sárvárs, vor gut 30 Jahren: Drei von Pferden gezogene Zigeunerwagen malen tiefe Rinnen in den sandigen Boden; barfüßige Kinder und Frauen in bunten Röcken und Blusen laufen nebenher. Das eben noch geschäftige Treiben auf dem Dorfplatz verebbt. Stille breitet sich aus. Nur das Knarzen der schlecht geschmierten Achslager ist zu hören. Kaum hat der kleine Treck die Ansiedlung verlassen, löst sich die Spannung, werden die Dörfler wieder lebhaft. Über dem Horizont steht eine Dampfwolke, unter der eine Lok der Baureihe 324, Achsfolge 1'C'1, mit ihrem Fünfwagenzug dem Ziel Szombathely, Komitatshauptort und größte Stadt West-Ungarns, entgegenstrebt.

Igem, Szombathely, erinnert sich jetzt der Bahnfahrer drei Jahrzehnte später, war auch die Heimatstadt von Freund Ferenc. Was hat der damals Tränen gelacht, als man Gulasch bestellte und hernach ein langes Gesicht zog, sobald die Kartoffelsuppe mit Rindfleischstückchen serviert war – Gulyás eben. Wer das von daheim gewohnte Mahl vorzieht, der ist gut beraten, Pörkölt zu bestellen. Aber das muss man halt erst mal wissen!

Wie die Zeit vergeht: Nicht nur, dass an diesem späten Septembertag des Jahres 2000 gleich schon Székesfehérvár in Sicht kommt und Dampflokomotiven inzwischen wie in Deutschland oder Österreich nur noch auf dem Nostalgie-Trip qualmen, nein, auch die Planeinsatztage der MÁV-Nohabs sind gezählt. Ihnen geht es nun auch nicht besser als seinerzeit der ersten Großdiesellok der Bundesbahn, der V 200.

In Székesfehérvár ist an diesem 27. September schon fast so etwas wie ein Nohab-Treffen im Gange. M 61.020 hat das traditionelle Zugpaar 9705/9714 von Tapolca nach Székesfehérvár und retour am Haken, während M 61.006 auf derselben Strecke außerplanmäßig mit dem morgendlichen Nahgüterzugpaar unterwegs ist. Und einen Tag später präsentiert sich in Almasfüzito bei Komárom die in ihren Ursprungszustand zurückversetzte M 61.001 mit rotem Stern im stilisierten Flügelrad statt des Nohab-Schriftzugs. Die Diesellok hat morgens den Sonderzug mit Dampflok 324.540 und drei dunkelgrünen Drehgestell-Personen- und einem Packwagen, sämtlich Altbau, gebracht und wird dem Dampfzug bis Pilisjaszfalu folgen, einen vierachsigen Ex-DR-Begleitwagen am Haken. Die Nähe zur Metropole Budapest macht sich in starkem nachmittäglichen Berufsverkehr bemerkbar. Richtung Esztergom, wegen seiner Basilika berühmt und so- →

Altweibersommer bei Neszmely: 324.540 macht mächtig Dampf fürs Fotoalbum.




Fuhr schon in der K.u.k-Zeit: Schlepptenderlok 204, ex 220.094, hält in Monosbel.

wohl über eine bei Tokod abzweigende als auch eine von Budapest ausgehende Stichstrecke erreichbar, verkehren modernisierte Express-Schienenbusse als Intercity-Zubringer, so genannte Interpicy.

Ab Pilisjaszfalu leistet M 61.001 an diesem herrlichen Altweibersommertag dem planmäßigen Schienenbus-Vierteiler (Bzmot) nach Budapest Vorspann. In Piliscsaba, dem nächsten Bahnhof, überholt die Nohab die ölgefeuerte 324.540, die zum Abschied ihre Dampfpfeife ertönen lässt. Drei Tage zuvor war dieselbe Schlepptenderlok auf der Strecke Környe (bei Tatabánya) – Kisbér – Veszprémvarsany – Zirc – Vesprém anzutreffen.

Überhaupt sind diese letzten fünf Tage im September 2000 ein Fest für Dampflokfans, eine ungarische Rhapsodie der besonderen

Ungarische Rhapsodie: Maschinen der BR 324, 375, 424 unter Dampf

Art: Auf Strecken, die zum Teil seit fast zwei Jahrzehnten keinen Dampfbetrieb mehr erlebt haben, sind Maschinen der Baureihen 324, 375 und 424, zudem die in den ursprünglichen Zustand vor dem Ersten Weltkrieg zurückversetzte 2'B-Schlepptenderlok 204, ex 220.094, unterwegs. Als die 375.562 wegen eines auf der Fahrt nach Putnok aufgetretenen und auf die Schnelle nicht zu behebenden Lagerschadens ausfällt, übernimmt der betagte K.u.k-Oldtimer die Sonderleistung auf der reizvollen Strecke über das Bükk-Gebirge nach Eger.

Ebenfalls noch längst nicht zum alten Eisen gehören die starken 2'D-Schlepptenderloks der Einheitsbaureihe 424, darunter die frisch hauptuntersuchte und auf Ölfeuerung umgebaute 424.247 sowie 424.287, ebenfalls eine Ölerin, die sich mit ihrem Güterzug am 27. September 2000 fotogen im Niedrigwasser des Plattensees spiegelt. Drei Tage später beweist 424.247 ab dem noch immer mit Formsignalen ausgestatteten Bahnhof Kisterenye auf der Strecke nach Hatvan, einer der inzwischen ganz seltenen zweigleisigen, noch nicht elektrifizierten Bahnlinien Ungarns, dass klassische Dampflok, traditionelle Bahnbauten und nicht zurückgebaute Gleisanlagen im kontinentaleuropäischen Sonnenlicht allemal die Reise zu den Magyaren wert sind.

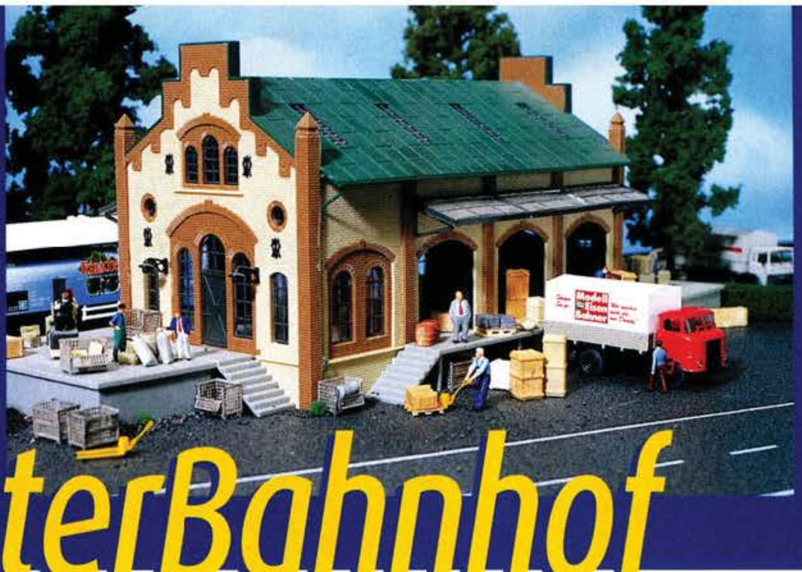
MÁV-Nostalgie plant eine Wiederholung am 31. August und 1. September 2001, diesmal auch mit der im vorigen Herbst gerade zur Hauptuntersuchung in Budapest befindlichen Stromlinien-Tenderlok 242.001 (Infos: Günter Oczko, Am Südhang 2, 53809 Ruppichteroth). Viszontlátásra!

Gerald Bendrien/Karlheinz Haucke

Überholvorgang im Bahnhof Piliscsaba: M61.001 mit Begleitwagen (ex DR) leistet planmäßigem Schienenbus-Vierteiler nach Budapest Vorspann.

Fotos: Gerald Bendrien

Verkaufen Suchen Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Gartenbahnaufl. LGB, Aristo, US-Train, Bachmann, Preisser, Piko, Italeri, Revell, Elita, Kadee, incl. Gleism., Depeschen u. Anlagenb. Tel. (0172) 3004789

www.eisenbahn-pin.de G

Oesling Modellbau
Acryl-Lack
nach RAL-Farbtönen
seidenmatt, wasserverdünnbar
Info gegen Briefporto
Stückenstraße 60, 33604 Bielefeld

SERIÖSER ANKAUF ALLER EISENBAHNEN
KOMPLETTER MODELLBAHN-SERVICE

DER LOKSCHUPPEN
Markelstr. 7 · 12163 Berlin
Tel. 7 92 14 65

Steglitz, U-Bahn Walther-Schreiber-Platz
Sonderpostentelefon: 0 30-7 92 14 65
Auch Versand!

ACHTUNG!
Wir vergrößern unser Geschäft!
Wegen der Beeinträchtigungen während der Renovierungsarbeiten bieten wir in diesem Sommer auf alle Gebrauchtwaren
10 % Rabatt!

Märklin I; Trafo 6002 - DM 130; INFRA Control + Handgerät 6070/71 - DM 480,-; Control 80 F 6036 - 280,-; Kabel 6038 - DM 90,-; Programmer 6032 - DM 250,-. Alles OKT. Tel. (040) 7381737

Märklin-Miniclub: 30 Dampf-, Diesel- u. E-Loks / 23 Sonderzüge / 46 Personen-, Güter- u. Spezialwaggons etc. auch mit Häusern - Kirchen - Bahnhöfen - Weichen - Signalen - Drehscheibe - Lokschuppen - Steuerpult - Schrank für Platinenschienen - Strassenbeleuchtung - Ampeln - Riesenrad u. Kettenkarussell aus Nachlass zu verkaufen. Tel. (0941) 85689

Licht im Modellbahnzug. Schalten auf der Anlage mit STB-Modellbahn-Zubehör. Dipl.-Ing. W. Ständebach, Postfach 13, 57580 Gebhardshain. Unterlagen gegen 2,20 DM in Briefmarken. http://www.wst-mobatec.de G

Modellbahn-Shop KOSTER
Bergstr. 5, D-36167 Nüsttal
Tel.: 0 66 84-13 71, Fax 0 66 84 - 5 96
bitte besuchen Sie unseren Online-Shop mit täglich wechselnden Angeboten
www.modellbahn-koster.de

Bestellen Sie Ihren Katalog!
Werkzeuge, Maschinen für Modellbau, Werkstoffe, Kleinstprofile, Schrauben und Muttern von M1-M6, Schnecken, Ritzel und Zahnräder, Faulhaber Motoren und Motorisierungssätze, Modellbahnzubehör, ca. 220 Seiten erhalten Sie gegen DM 17,- in Briefmarken, Ausland DM 26,- zusammen mit einer Liste »Modellbahnen«
❑ Spur N ❑ SpurTT ❑ Spur H0
Eine Liste je Spur einzeln erhalten Sie gegen Einsendung von DM 4,- in Briefmarken.
Haible KG, Postfach 1607, 89206 Neu-Ulm

LGB, Aristo, USA Trains, Bachmann, alles USA-Loks / Wagen in 45mm-Spurweite. Liste anfordern bei Karl Scheidler, Pohlestr. 19, 12557 Berlin

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, WS oder GS, Halbzug. Div. Typen FP 500,- DM. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Straßenbahn-Depot Günther Rothfuchs, spez. Auswahl (auch N) zu Top-Preisen/Katalog DM 4,- in Briefmarken. Anfordern: Straßenbahn-Depot, Günther Rothfuchs, Kettinger Str. 2a, 12305 Berlin, Tel. (030) 7414470 + Fax (030) 74105100 G

Märklin Spur 0: TW, RS, CS, RV, E. Güw. 1674, 1768-96. Persw. 1751-59, 1886. Spur I: E, RS, R. 1854 St. Tausch gg. Uralt-Spielz.; Tel. (08142) 52843

Märklin digital und delta: Mehrfach-Zugsteuerung bis 16 Loks, Booster-5A, auch für Mä.-6021, Delta-Lokdecoder, Weichendecoder, Schaltdecoder, uvm. Tel. (06128) 73480 nach 18 Uhr. G

Titlis-Bahn von Brawa, originalverpackt, neu, VB 299,- DM. Tel. (0171) 6211134

Flm., Roco, Trix, Rivarossi, M + F, Lima 1:87, Röwa, Brawa, usw., Lenz-Steuerung, FMZ, Günther, FAS-Bausteine, 5 x ICE Flm., 1 x Lenz digital, 1 x Selectrix. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld Anfrage schriftlich, kein Listenversand.

Modellbahn Schröder
seit 28. März 2001
HO=, TT, N und Zubehör
Möllendorffstr. 108 ·10367 Berlin
Tel./Fax 0 30 - 55 15 49 49
Di. - Fr. 10 - 13 u. 14 - 19 Uhr · Sa. 9 - 13 Uhr

Restp. H0-2-Ltr. V 180 059 / Gütz., PZ / Gü.-Wagen / Piko / Schicht, Zub.-Trafo / Titan, PKW, LKW, elektr. u. sonst. Zubehör, Listen anfordern. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Digitale Modellbahnsteuerung ohne Lok-Dec. Gundausst., s. preiswert zu verk. Info u. Liste unter Tel. (08554) 960438 ab 18 Uhr o. Fax (08554) 1205

H0m 996102 (Eigb.) versch. KFZ, u.a., W50, G 50; Piko-Trafo ME002 (br.). Pr. VB + NN. Bernd Müller, Tel. (0179) 2140981 (nachm.)

TT-Auflösung: 4 Platten, 40 Loks, 190 Waggons (BTTB, Tillig, diverse Kleinserien und Eigenbauten). Anfragen unter Tel. (0177) 7544892

Verkaufe Märklin 151 digit. neuwert. 250 DM, Fleischmann Profi-Gleise neu, 188 St. 6101, 24 St. 6131, 20 St. 6133, 10 St. 6120, 10 St. 6125, 4 St. 6138, 2 St. 6172, 2 St. 6173, 1 St. 6166, 1 St. 6167, 2 St. 6181, Neupreis 1340 DM für 980 DM zu verkaufen. Tel. (07021) 47935

Verkaufe Obermayer: Taschenb. deutsche Dampflokomotiven / dt. Diesellokomotiven je 10 DM. MIBA-Jg. 1988, 1989 je 50 DM, Lok-Magaz. Jg. 96, 97, 98, 99, je 60 DM. Meinhard Döpner, Keilerweg 60, 33689 Bielefeld

Verkaufe 560 Fahrzeuge H0 von Hamo, Roco, Fleischmann, Trix, Rivarossi, Piko, Liliput, Lima, Röwa, Kleinbahn, Sachsenmodelle, Schicht. Tel. (030) 7431868 und Fax

4 DMV-Sonderfahrtwimpel, farbig, M. Strecken- u. Zuglokabb. vom Mai '83, Okt. '83, Okt. '84, Sept. '89, mit Versand DM 55,-. Hans Weber, O.-Brahm-Str. 10, 13088 Berlin, Tel. (030) 9261646 ab 20 Uhr

Verkaufe Lima VT 628 DB türkisgrün für Märklin Wechselstrom analog. A. Lang, 74321 Bietigheim Tel. (07142) 65032

MODELLBAHNLAND Bonn-Rhein-Sieg
Ihr Modelleisenbahnfachgeschäft
Stiftsplatz 5, 53111 Bonn, Telefon: (02 28) 34 24 10
Trix-Express Sonderserien

22446.1 Diesellok BR 215 DB, Ep. V (verkehrsrot) mit 23368.1 IC-Wagenset bestehend aus 1. Kl.-, 2. Kl.-, Restaurant- und Steuerwagen limitiert auf 15 Sets! **DM 499,00**

22455.1 Elok BR 111 DB, Ep. V (verkehrsrot) mit 23368.1 IC-Wagenset bestehend aus 1. Kl.-, 2. Kl.-, Restaurant- und Steuerwagen limitiert auf 30 Sets! **DM 549,00**

23352.1 Salonwagenset des Bundeskanzlers, Ep. III Salon-, 1./2. Kl.- und Autotransportwagen, Wiking Mercedes 300 und Figurensatz limitiert auf 75 Sets! **DM 249,00**

23669.1 Kesselwagenset BASF DB, Ep. IV bestehend aus zwei 2-achsigen Kesselwagen limitiert auf 70 Sets! **DM 89,00**

alle Sets voraussichtlich lieferbar ab September 2001

Versandkostenanteil: DM 8,00 mit Vorausrechnung, DM 18,00 als Nachnahme; *drin:* **www.modellbahnland.com**

Modellbahnzentrum Uerdingen
Niederstr. 83 • 47829 Krefeld Uerdingen • Tel.: 02151/47 40 74
www.ac-i.de/Lehmann
Jeden Monat wechselnde ANGEBOTE/LGB-Superpreise
Wir bieten eine große Auswahl an Modellbahnen/Autos und Zubehör der Spuren: LGB, H0, TT, N, Z. NEU und GEBRAUCHT (auch Versand). LGB-Preisliste gegen DM 4,- Briefmarken.

EISENBAHN DÖRFLER

Faller 940	Excl.-Modell 98, Grube Hildegard, 3 Motoren, 2 Waggons	~~249,00~~	99,00
Faller 360	Excl.-Modell 96, Dürkheimer Fass, Motor, Figuren, Beleuchtung	~~169,00~~	49,00

Beide zusammen innerhalb BRD frachtfrei.
Eisenbahn DÖRFLER · seit 1920 · Inh. Rudolf A. Böhlein
Färberstr. 34/36 · 90402 Nürnberg · Tel. 0911/227839 · Fax: 0911/2146105
www.eisenbahn-doerfler.de

Die Modellbahn-Weber
Eurotrain-Fachgeschäft für Modelleisenbahnen und Zubehör
Am Bildbaum 26, 92729 Weiherhammer/Bay., Tel.: 09605/2980

Fleischmann

4343	Ellok Re 4/4 SBB, grün	DM 240,00
4344	Ellok Re 4/4 Südostb., rot	DM 250,00
4380	Ellok BR 151 DB, grün	DM 250,00
4326	Ellok BR 141 grün	DM 200,00
4328	Ellok BR 141, beige-t	DM 240,00
4348	Ellok BR 111, beige-t	DM 230,00
4349	Ellok BR 111, S-Bahn	DM 199,00
4078	Dampflok BR 78	DM 285,00
4088	Dampflok BR 86	DM 285,00
4155	Dampflok BR 55	DM 299,00
4141	Dampflok BR 24	DM 230,00

Fleischmann-Katalog CD-Rom 2001 **DM 19,00**

Angebote solange Vorrat reicht

LGB - Loks, Wagen + Gleise, sowie Häuser + Autos; Liste mit frank. Umschlag anford. Horst Knöbel, Walrawenweg 14, 33378 Rheda-Wiedenbrück

Verk. kompl. Modellbahn Spur Z, Größe 110 x 150 cm, 8 Züge, Gleise, Häuser, Bahnhöfe usw. VB 3200 DM. Tel. (07031) 387590

Verkaufe umständehalber: Neuaufgebaute Eisenbahnanlage Spur TT (160 x 80 cm, Bergmotiv mit Tunnel), inkl. 3 Loks + ca. 20 Waggons. Mit vielen Ersatzteilen und Zubehör. Preis VS. Zu erfragen: Andreas Hanske, Am Anger 9, 01847 Lohmen, Tel. (03501) 529493 nach 20 Uhr

2-Leiter-Gleichstrom-H0-Anlage, digital gesteuert. Größe 160 x 280, kein Landschaftsbau, ohne rollendes Material. Auf der zerlegbaren Anlage fahren 4-12 Garnituren. Zu verkaufen: Manfred Lochner, 86643 Rennertshofen, Tel. (08434) 508

H0: Verkaufe Fleischmann-D-Loks BR 38, 56, 89 (Kat. 4160, 4156, 4110), Piko BR 106 grau u. 8 G-Wagen Piko/Roco u. Zubehör zusammen DM 500,-. Tel. (040) 25418905 oder (0172) 4310191

Gleisbildstellpult DrS2 Software Stellpult planen, zeichnen, bauen, 350 Stelltischfelder, Planungsraster. Info: www.dusch-modellbahn.de - Gemeinderied 28, D-87463 Dietmannsried. **G**

Eisenbahn - Nostalgie pur Hotel Bahnhof Bertsdorf im Zittauer Gebirge - Besichtigung - Lokschuppen-Hochstellwerk - Museum - Doppelausfahrt zweier Dampfzüge - stilvolle Zimmer mit Bad, WC, Tel., TV - Sauna - Solarium. 1 Woche ÜN/FR/HP und freie Fahrt 435,- DM pr. Pers. im DZ. Tel. (03583) 69800 oder www.hotel-bb.de **G**

Rocoline-Weichen o.B. 3 x 42476, 1 x 42451, 2 x 42440, 2 x 42441, 1 x 42489, alle gealtert. 1 x Fleischmann-Lok, BR 39 neu. 2 x Schattenbahnhofanzeige-Module mit Fotozelle, Belegtanzeige. Tel. (07473) 271509

Märklin-Anlage in L-Form ca. 2,40 x 2,0 m Platzbedarf, konventionell geschaltet, muss aus Platzgründen weichen. Zerlegbar in 3 Teile. Ohne Rollmaterial, Preis VHS. Tel. (07159) 6648

Biete diverse russische Modelle in H0. Liste gratis. Kondratiev, Pf. 780, RUS-199155 Petersburg.

Verkaufe Mä 16041 (Puppenstube); DM 600 u. 16111 (Puppenwagen m. Puppe) DM 550. Originalverpackt, unbenutzt, Preise VHB. Tel. (07621) 689735

Biete diverse russische Modelle H0, Liste gratis. Kondratiev, PF 780, Petersburg, RUS-199155.

LGB-Beschriftungssätze. Katalog gegen 8,00 DM in Briefmarken. Info unter Tröger, Modellbahnbeschriftungen IIm, Im Winkel 1a, 14974 Ludwigsfelde. Tel. (03378) 874285 Fax (03378) 873763. **G**

Feldbahn-H0e-Neuheit!!! 11 Feldbahnloks im Modellbaubogen, tw. motorisierbar, farbig, fein detailliert, Preis: 9,95 + Porto. Info + Prospekt: M. Beutner, Pf. 1148, 29601 Soltau. **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

LGB: Suche Depeschen 1-37 und 45. Außerdem Güterwagen 4020 oder 4021, Personenwagen 3206 u. 30801 (Primus). Tel. (0171) 4348626

Suche MIBA Digital 1/01, Lenz dig. plus Interface W.-Decoder, Modellbahnsoftware. Andreas Muschert, Genschmarer Str. 13, 15328 Golzow

Suche Märklin-Kartons für Zugpackungen RET 848/3, 846/4, SK 846/4J, außerdem den GÜW. 3205, 325 und PEW 346/2, 348/2, bitte Angebote Tel. (09281) 91707, Privatgesuche

Kaufe Blechspielzeug, auch Eisenbahnen Zeuke, Stadtilm, Märklin, alle Spuren, auch Eigenbau, defekt u auch Bastelkram, alte Kataloge, Lineolfiguren u.ä. Rudolf Merk, Dessauerstr. 16, 39114 Magdeburg, Tel. (0391) 8868735

Ältere DDR-Modellautos, z.B. Trabant 500/601, P 70, Wartburg, H 3 A, S 4000, LO 2500 usw. + Piko-N-Modelle u. Zbh. gesucht (auch ganze Sammlungen). Werner Meinecke, Hamburg, Tel. (040) 764719-22 Fax -66

Rokal-TT-Bahnen, Einzelmodelle oder ganze Sammlung, Kataloge usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506

Sammler sucht Modelleisenbahnen: Alle Spuren, Trix Express, Fleischmann, Roco, Märklin, Arnold usw. Einzel- und Sammlungen. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 + Fax

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör, komplett oder einzeln, auch def., a. d. Vor- und Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Alte Märklin-Eisenb., Blechspielzeug, Uraltbahnhöfe, jeder Zustand, von Liebhaber gesucht. Auch Tausch gegen 0/H0. Tel.(08142) 52843

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten: Märklin, Fleischm., Roco, usw. Auch größere Sammlungen. S. Berndt, 37287 Wehretal. Tel. (05651) 993566 und Fax

LGB: Suche alles von LGB, Loks, Wagen, Zubehör, Anlagen und Einzelteile. Zahle gut und hole ab. Tel. (02771) 41585

Suche Trix-Int. #22585 (Re 4/4 II) Tel. (07621) 689735

Alte Blecheisenbahnen, Spur 0 und I, sowie Zubehör, auch defekt, der Firmen Märklin, Bing, BUB, Kraus Doll, von Blechfreund gesucht. Tel. (02161) 590081

Suche Liliput, Rivarossi, Trix Express, Flm., Weinert, M + F, usw. - Angebot nur schriftlich oder Fax (06621) 78273. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld

Spur S + Z0 - Kaufe alles - auch Kataloge oder Kopien davon. Tel. (0177) 4563980

Suche: Bauzeichnungen für Kö I, BR 89.0 u. Fahrzeuge, die auf sächsischen Normal- u. Schmalspurstrecken verkehrten. Tel. (09209) 1402

Liebhaber sucht große Eisenbahnanlage oder gepflegten Nachlaß, der Firmen Märklin oder Trix Express. Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlung oder Einzelstücke, alt oder neu, befahren oder unbefahren. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Herpamodell 144025, Setrabus türkisgrün, Aufdruck DB-Regio SEV Berlin, Zoo-Neuruppin. Suche auch Fahrplananordnungen und Buchfahrpläne von Privatbahnen, Angebote an Thomas Schweder, Bahnhofsplatz 3, 18273 Güstrow

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Gleichstrom, Märklin-Hamo, Schienen-Zeppelin Nr. 8377 DM 195,- Tel. (04329) 913990

Zweileiter Loks Trix 22514 BR44 grau, wenig gelaufen 240,- DM und Mä 38691 MHI 96 Schnellzuglok BR E1 blau, neu in Plastikbox 300,- DM. Hanns Biegler, Tel. (02102) 66532

Märklin 700/800/3000 E-Teile, Original, Nachguss oder Nachbau. Liste anfordern. Tel. (05171) 590392. Kosten: DM 80,-

Märklin-Kunstlok 37532 DM 550,-; 3798 DM 600,-; S3/6 Foto 37185 DM 550,-; ICE 3770 DM 1000,-; Kaiserzug 2681 DM 3500,-. Alles OK und nur probegelaufen. Tel. (0175) 6921324

Verkaufe: BRAWA-Flachwagenset 3-teilig f. Gleichstrom, neuwertig, DM 70,-. Tel. (07340) 919186

Verkaufe Loks mit Digital-Decoder von Roco, Fleischmann und anderen. Fleischmann-Sonderserien, ADE-Loks und -Wagen 1/87. Tel. (0511) 744081 Fax (0511) 748342, Email: softsafe@aol.com

Trix Express, 50er-Jahre, Loks, Wagen, Schienen, Prospekte. Liste gegen 3,- DM Porto bei M. Habersack, Am Rosenrain 13, 36093 Kuenzell.

Verkaufe Fleischmann H0: 5645 DBAG RB 2. Kl. 60,- DM, 5644 DBAG RB 1. / 2. Kl. 60,- DM. Tel. (0361) 5610822 abends

Roco BR 17, Rivarossi BR 96, Lima BR 10, Gleichstrom, Vitrinenmodelle mit OK, je 190,- DM. Tel. (069) 4970419

Piko: 8 verschiedene Loks, 4 verschiedene Personenzüge, sowie 6 verschiedene Güterzüge günstig zu verkaufen, alles auf Verhandlungsbasis. Tel. (08322) 809858

Aus Trix-Expr.-Anl. u. -Samml.- Auflös. viele Loks, Wagen, Gleise u. Zubeh. zu verk. Rarit. aus 50er bis 70er Jahren. Liste m. Freiumschl. anf. Tel. (05632) 5471 ab 18 Uhr

2=Rothe TT: Eisenbahndrehkran EDK 80/3 blau m. Antrieb + Bekohlungsschaufel + Schutzwagen 500,- DM. Karsei: SKL DR blau mit Antrieb 200,- DM. HRF: SBB Bahndiensttraktor Tm I 422 rotbraun 300,- DM. Märklin 3-Ltr. 28451 Gleisbau-Zug Strukton 200,- DM. Tel. (09971) 31242

H0e, Bemo: Sächs. VI K u. VII K, Fertigmod. mit Schwungmasse, neu, wg. Sammlungsaufl. zu verk. Preis VB. Tel. (0341) 2521111 oder lajac@t-online.de

Märklin H0, Verkauf oder Tausch: 3438.1 - DM 250,-; 3439 - DM 250,- (Fehldruck); 34618 - DM 400,-; 3042.2 - DM 110,-;4362 - DM 80,-; 45957 + 45958 + 45959 Musikexpr. - DM 120,-; 4371 - DM 100,-; 4514.10 - DM 100,-; Kaiserzug 2881 - DM 1700,-; Trix-Bundesligazug für Mä. - DM 300,-; 1883 - DM 90,-; 43302 - DM 230,-; 46242 - DM 70,-; 42383.1 - DM 150,- (Fehldruck); 42384 - DM 150,-; 44520 - DM 120,-; 44522 - DM 70,-. Peter Schultheis, Tel. (02734) 2680 und Fax

Sammlungsauflösung Epoche I FLM: 4895 350,-; 4821 G8 265,-; Roco 63260 240,-; 43221 240,-; 43328 240, Trix 21215 Wagenset Orientexpress 390,-. Tel. (07258) 7303 abends

TEE Blauer Enzian Epoche III in Original H0 1:87..., LIMA Collection Nr. 149756, vier Wagen mit Wechselstromradsätzen (System Märklin), Vitrinenmodell, wegen Sammlungsauflösung - Neupreis DM 289.95 - zu verkaufen! VB DM 180,-. Tel. (0173) 3241552

Neue 2-Leiter-Loks mit Zimo-Digit.-Decoder MX 61 / Zimo-Zentraleinh. mit Trafo abzugeben wegen Hobbyaufgabe. Preise VB. Tel. (02173) 30108 ab 18 Uhr

Vitrinensammlg. 19 Loks u. 4 Züge: Piko, Hruska, Liliput, Gützold, Roco, Trix, Flm., Röwa, Eta. Neufahrz. Raritäten. Preis- u. Bildliste für DM 3,- Briefm. Hans Weber, O.-Brahm-Str. 10, 13088 Berlin

Verk. Hagtrakt. 101-RE6-6-201 SBB-Mobpwg. 402, Rungw. 350-Hochbb. 320-330 Gleichstrom + Westr. AE4-4 BLS-182-SBB Speiswg. 405-Pwg BLS 460 f. DM 800 - OV - Tel. (07621) 75522 ab 19 Uhr

Biete Liliput 1800 bay.S3/6 grün, 7500 bad.VIc blau, 4000 bad.IVh dunkelblau, 9500 BR95 DB, 4502 BR 4 fotograu. Andreas Siebach, Finkenweg 3, 04451 Panitzsch

Roco E-1141 ÖBB grün WS 43962 neu, ungefahren - keine Vitrine - OK - nicht zugerüstet zu verkaufen, VB. Tel. (069) 896079 und Fax

Märklin MHI 34559 (G8.1 silber), 26455, 28455 (Zugpackung MHI-Mitgliederversammlung) digital/delta gegen Gebot zu verkaufen. **Chiffre M-8/34178**

Verkaufe: Flm-SoSe Artnr. 4881, 82, 84, 86, 87, 89, 93, 96, 4818 + 5873-75, ferner ca. 60 GS-Tfz. DRG, DR, DB, ÖBB, Dampf, Diesel, E-Lok. Jede Menge Flm-Modellgleise preiswert abzugeben. Tel. (06181) 47205 oder (0170) 2967999

Weinert BR0310 + BR01 Neubaukessel RP 25 + Faulhaber, professionell gebaut + lackiert, laufen super, jeweils DM 1300. Tel. (030) 8212469

Verk. Märklin 3001, Mallet BR 530002, kriegsgrau, ungef., VB 600.- DM. Tel. (03773) 882171

Verk. H0 Pi. BR 55; 80 je 80,-; E211 90,-; Gü BR 24; 64 je 80,-; BR89 Sä. 100,- V200 80,- V118 100,- BR91 Hruska 130,- Mä. BR89 60,-; E 63 100,- BR 80 Ro. 40,-; E44 80,- VT 185 90,-; dto. mit Geräusch 130,-. Ehrenhardt Garbisch, Carl-Schorlemmer-Ring 27, 06122 Halle, Tel. (0345) 8055946

Verk. Roco E 94279 -lim- i. Holzk. OV DM 300,- unben. + Trix Expr. VT08513 Köln, 2291-3-3tlg. g. Gebo Minitrix Adler 1028 + ICE 12859 3tlg., 12996 3tlg., 2x 13359, 13369, 12999 + Lok 2037 allesor-Spiel w. Mes. 1983-1985, Berlin 1991 + Pendolino 12887 sowie Schiebelok 1968 T3 - 17802 m. 2 Wg 7866 g. Gebot. Tel. (07621) 75522 ab 19 Uhr

Auto-Trans Motor-LKW's Permot Elektroweichenpaare, alles originalverpackt / NEU je 35,-; BN 150, V 200 je 90,-; TT-Drehscheibe aus Bausatz 110,-; Wagen, Sign.-Schalter Tel. (03473) 814610

Märklin Güterz. 50er-J.: 310 Packw; 311 GüWa; 314 Shell; 334 Esso 4er, 331 GüWa 4er off. 332 ged. GüWa; 361 langh. DM 1490,- auch Perswg. und Loks auf Anfrage. Tel. (04106) 68525

Restverkauf Epoche I Flm beschl. Personenzug 4897 560,-; Roco 63260 T 14 220,-; 43221 G. 10 220,-; 43328 G 12 220,-; alles neu nur probegel. Tel. (07258) 7303 abends

Piko E 93 DRG 51091 230 DM, Set 58103 E 63 DB + Wagen in Holzkiste 300 DM, Liliput Baden IVh hellblau 104020 260 DM, Trix 22582 SBB E-Lok Ascom 230 DM, Roco 63620 E 16 DRG 230 DM, Roco 43320 BR 93 DB 210 DM Piko 51023 BR 180 DB 155 DM, Gützold BR 219 DR 33100 155 DM FM 4010 BR 89 T3 165 DM, Lilp. BR 62 DR 230 DM. Tel. (030) 6611713

Rarität - Pfanni-Werbewagen Ausland-Restbestände. Märklin - Nr. 85705 DM 190,- und Nr. 85707 Hellas DM 300,- neu, originalverpackt. Tel. (089) 6414829 oder www.sammlerspielzeug.de

Liliput Wien BR05 tarn + Foto BR 12 + 45 Foto Bad IVh blau VIc grün + Foto BR 91 + 95 grün Bachmann: Bad VIh + BR 62 Foto Stromlinie BR 05 rot Roco Set Ep. I 44006 + BRC BR 17 Kohlestaub Flm. Ep. I Sets mit P10 T18 T3 T9 BR03 + BR89 DRG M+F BR19017 Gützold BR240 silber. Suche BR52 45100 45200 32400 Roco 43352 + 63250. Tel. (0172) 3501264

ANKAUF

Loks + Wagen H0

Suche Märklin: Personenwagen Nr. 4101 (Donnerbüchse) mit Zuglaufschild Hanover Hbf. - Halberstdt. Gerhard Höttcher, Peiner Weg 9, 31174 Schellerten, Tel. (05123) 8768

Suche Piko 01509 VEF und Roco 01150, mögl. neu. Tel. (02851) 92789 Fax 917340

Verk. H0e-Lok 99 571 (tech. 1402) u. 99 633 (Bemo 1004853), neu u. im OK. Anfragen und Angebote unter Tel. (06104) 65500 Fax (06104) 669590

Su. offene Güterwg. H0 Epoche III, grosse Europ-Beschriftung, von Klein bzw. M+D mit folg. Wagennummern, nur neu oder Bestzustand: DB: 843040 + 849412 + 851602 + 865207 + 875258 + 877822 + 880538 + 885202, Saar: 83297, SNCF: 661661, DSB: 52042 + 53422. Sassel, Francois, 29, Montee De Trooskneppchen, L-6496 Echternach / Luxemburg.

Märklin-H0: Priv. Sammler sucht Märklin Loks aus den 50-er Jahren, 800 Serien (mit OK, unrestauriert) Edwin Grundei, Lorystraße 89/5/40, A1110 Wien, Tel. (0043) 19521946

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör, komplett od. einzeln, auch def. a. d. Vor- u Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahn-anlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Suche Modelleisenbahnen H0, TT, N, Z, LGB u. Spur I. Einzelne u. auch größere Sammlungen. Reinhard Stöckel, Leipziger Str. 46, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923966 und Fax

Liliput H0: Tender BR 45, auch ohne Motor gesucht. Tel. (07171) 64406 Fax /07171) 64408

Suche Werbelokomotiven aller Hersteller in H0 und H0m, auch Tausch möglich, sowie Dioramen, Module und Anlagen H0 + H0m. Harald Kaiser, Stoeckener Str. 6 A, 30855 Langenhagen, Tel. (0511) 744081 Fax (0511) 748342, Email: softsafe@aol.com

Ich kaufe gern Ihre gepflegte Modelleisenbahn v. Märklin, Roco, Flm., Liliput, usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

Suche Hruska-BR 84, auch def. oder Teile, M + F, ML-Bausätze auch teilmontiert. Bitte alles anbieten. Tel. (09273) 1328 oder (0170) 6048258

Suche H0-DDR-Regierungszuglok 118 in grün, guter Zustand. Gaston Menestriere, Friedr.-Engels-Str. 12, 07749 Jena, Tel. (03641) 362458

Piko E 44, 42, 11, BR 75 SNCF mit Gehäuseschäden; Güt. 56-, 71-; Staubsilo- und andere 50er-Jahre- Güterwagen, Hruska-Triebwagen, HERR-S-Bahn, Schicht-03, Einschienenbahn Tel. (03473) 814610

Piko 4-teil. Doppelstockeinheit; Y-Wagen; 3-achs. Rekowg.; Flm. od. Liliput Mitropa-eilzugspeisewg. DR Kursbuch DR Ende d. 60er; Michael Otto, Bahnhofstr. 32, 09221 Neukirchen, Tel. (0371) 2608695

Suche Fleischmann: Erz III D-Wagen. Tel. (02921) 72730 abends Fax 769757

Su. Liliput-Bachmann: BR 42 in Tarnfarbe / H0. Artikelnummer ist L 104213. Möglichst neu. Angebote bitte an Fax (03437) 701461, email: mike@sunmail24.de Thomas Steiner, Brückenstr. 37, 04668 Grimma

Suche größere Gleichstrom-Anlage oder Sammlung. Spur-Größe H0, N. Tel. (02403) 989616

Suche Loks & Wagen für meine Anlage. Habe Gleichstrom. Tel. (0171) 3525302, Fax (0341) 6588102, email mail@tom-steiner.de

Liebhaber sucht große Eisenbahnanlage oder gepflegten Nachlass, der Firmen Märklin oder Trix Expres Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Suche Triebtender 3-, 4-, oder 5-achs. Auch ohne Gehäuse. 4 Oberlicht D-Zug-Wagen (Preussen) von Flm. und dazu 1 Speisewagen rot DSG oder Mitropa. (Nur Top-Zustand) Tel. (030) 7218164

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Komplettgarnitur 7-tlg. DRK, NP DM 275,-; VP DM 200,-; Komplettgarnitur EU (EPV) 6-tlg., NP DM 218,-; VP DM 150,-; sowie weitere Einzelanfertigungen (Liste anf. Rückporto), div. Ersatzteile Lok + Wg. sowie Rollmaterial. Lothar Richter, Blumberger Damm 164, 12679 Berlin, Tel. (030) 9329630

Rollendes Material sowie Ersatzteile: Lok und Wagen; 2x Ordner "Das Archiv der dtsch. Diesel- u. E-Lokomotiven (Sammelordner), GP 300,-, VP 150,-. Liste geg. DM 2,- Rückporto anfordern. Lothar Richter, Blumberger Damm 164, 12679 Berlin, Tel. (030) 9329630

Verk. Loks u. Wagen in TT/Zeuke/BTTB/ Tillig / etw. Rokal. Preis VS od. Tausch geg. deutsche Münzen. Peter Birkefeld, Franz-Mett-Str. 20, 10319 Berlin

BTTB-Material -Topzustand- z.B. BR 107, BR 56/92 schwarzer Rahmen V180146, Sprudelwagenset V36 SJ. Suche: V200 braun SJ, sowie Donnerbüchsen von Zeuke in braun SJ. Tel. (03448) 410090

Manche TT-Modelle gibt es nur bei uns! www.MODIST.de, Info auch gegen 1,10 DM Rückporto: MODIST, Wall 4, 42857 Remscheid **G**

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.
Die Redaktion erreichen Sie mit **redaktion@modelleisenbahner.de**
und die Anzeigenabteilung mit **anzeigen@modelleisenbahner.de**

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Rokal-Modellbahn gesucht, Reste und Defektes, auch Berliner TT-Bahnen und andere. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Verk. Saxonia-Set 1: Arnold/Railex, N Vitrinenmodell, VB 700.- DM, Lok + 4 Wg., Tel. (03773) 882171

N-Sammlung: Teilauflösung. Listen gegen DM 2,20 in Briefmarken. Alle Artikel neuwertig u. OVP. Peter Seelhof, Hohe Str. 35, 35745 Herborn, Tel. (02772) 62105 Fax (02772) 964944

Spur N: 300 Loks, 300 Werbewagen. Liste gegen DM 2,20 Porto bei: F. Gensheimer, PF 350102, 66055 Saarbrücken **G**

Märklin Z, Güterzug-Startpackung: NR 81861 Katalog mit grosser Gleisanlage u. Fahrgerät originalverpackt, anstelle 459 DM nur 400 DM. Tel. (0621) 6701072 ab 17.00 Uhr

Auflösung N-Sammlung, Überwiegend Vitrinenmodelle, Arnold, Roco, Fleischmann, Minitrix. Eberhard Winkler, Hammstr. 23, 04129 Leipzig, Tel. (0341) 2127279 ab 18.00 Uhr

Spur N, über 30 Loks (inkl. ICE-2, VT 11/5) ca. 150 Wgn, Trafos, Signale, ca. 50 Weichen, Autos, Zub. Preislisten per E-Mail (dieter@hauns.com) oder Fax (001505) 4395263

Minitrix-Insider Modell der Baureihe 03 zu verkaufen gegen Gebot. Tel. (0175) 5992766

Güterwagen teils mit Kulissenm. von Flm/Mrt u. Modellb.-Bausätze. Liste DM 1,10 od. Fax anford. Waldemar Teewes, Prießnitzstr. 6, 65520 Bad Camberg, Tel. (06434) 908229 und Fax

Spur Z: 8855 BR 111, 8857 BR 151, 8858 BR 151, 8854 BR 103, 8842 BR 110, 8853 BR 120, je 100,- DM, 8876 Schienenzep. 170,- DM, 8887 750 Jahre Berlin 400,- DM. Tel. (030) 6611713

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 9259040 oder E-Mail wkuli@t-online.de

Privat sucht gepfl. Sammlungen, zerlegte Anlagen, besp. Roll. Material. Angebote an: P. Feuerstein, a Obstgarten 6, 91126 Rednitzhembach. E-Mail: gfeuerstein10165@aol.com

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27; n 01558 Großenhain: Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7; n 01773 Altenberg: Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **01968 Senftenberg:** Horst Bergmann Modellbau-Modelleisenbahn, Kormoranstr. 4;
- **01987 Schwarzheide:** Menschner Modellbau + Modelleisenbahn, Ruhlanderstr. 6;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04155 Leipzig:** Word Agentur Werbeagentur, Lützowstr. 11
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04177 Leipzig:** Schwarz-Modelleisenbahnen, Jordanstr. 2;
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06116 Halle:** Modellbahnen Hoffmann, Delitzscher Str. 112;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06268 Querfurt:** Hobby-Shop, Merseburger Str. 11;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 39;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10247 Berlin:** Hott Modellbahn, Weichselstr. 22;
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Modellbahn Brause, Inh. Mareike Biggam, Drontheimer Str. 1;
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1;
- **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83;
- **15230 Frankfurt/Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal: Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20099 Hamburg:** Modell & Hobby H.P.A. Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Ralf-Udo Brückner, Lange Reihe 17;
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36;
- **21029 Hamburg:** Jugend-Basar, Kristophson Modelle, Reetwerder 11;
- **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Modellbahnen Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7 Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26441 Jever:** André Hepner Modellbahnen, Frl-Marien-Str. 6;
- **26603 Aurich:** Schüt + Duis Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32423 Minden:** Modellbahnen Born, Kaiserstr. 21;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34127 Kassel:** Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str. 99;
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbanauer Str. 133;
- **34134 Kassel:** Zwehrener Modellbau-Lädchen Inh. D. Rettberg-Strate, Frankfurter Str. 247;
- **34346 Hannoversch Münden:** Modellbahn & Modellbau, Radbrunnenstr. 4-6;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35216 Biedenkopf:** Modellbahnstübchen Kolbe, Am Bahnhof 6;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37073 Göttingen:** Bieling Spiel & Foto KG, Theaterstr. 6;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;

• **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
• **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
• **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39340 Haldensleben:** Ercosat Kommunikation-Modellbau-Elek. Gänsebreite 15;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40764 Langenfeld:** Spiel + Hobby-Studio Zwettler, Solinger Str. 87;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41564 Kaarst:** All American Trains, Am Neumarkt 1;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42651 Solingen:** Modellbaucenter Solingen, Bergstr. 22;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44809 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Sammlerscheune, Oberhausener Str. 143;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 60;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

PLZ-Gebiet 5

• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47;
• **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10;
• **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14;
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6;
• **65205 Wiesbaden:** TT-Modellbahnwelt, Gabriele Krämer, Eichendorffweg 1;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **65929 Frankfurt:** Modellbahn Spiel + Hobby-Treff Inh. Helmut Oswald, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 8;
• **66333 Völklingen:** Eisenbahn-Ecke, Karolingerstr. 15;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **70569 Stuttgart:** TT-Hobby 33, Schwarzwaldstr. 33;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA, H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76229 Karlsruhe:** Lok Shop EK, Froschhöhle 9;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78056 Villingen-Schwenningen:** Zum Lokschuppen, Körnerstr. 3;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79102 Freiburg:** Die Modellbahn, Hildastr. 7;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
• **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Kansten, Markgrafenstr. 22;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmöchinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3;
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Frebel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modelleisenbahnen Frank Schüppler, Bahnhofstr. 16;
• **98574 Schmalkhalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Max-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Donai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Fa. GILL GmbH, Bahnhofstraße 24; n 4563 Micheldorf: Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Stenvagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Verkauf
Loks + Wagen allgemein

Sächs.-Schmalspurlok-IV-K-Spur-Ie Grün- od. Schwarz-Antrieb bei DE. Drehgestelle-Bühler, DC-Motoren 6-fach - E-Stromabnahme, Klappdeckelwg., Güterw., sächs.-Schalsp. in Ie, alle Modelle MS-Ausfüh.-Handarbeit, keine Kunst.-Teile-Anfr. Heinz Reitemeyer, Otto Falkenbergstr. 6, 56070 Koblenz, Tel. (0261) 85750

Spur-N: Doppelstock-Steuerwg- - Messing-bausatz, Doppelst.-Sitzwg. auch M.-Bausatz, original verpack für je 99 DM; 2 Güterwg. H0m v. Zeuke für je 20 DM; auch Tausch mögl.. Su. in Spur H0 BR 106 Werklok der Karstorfer Zementwerke sowie ZKz-Wagen in DR; Zuschr. an Uwe Bartkowiak, St.-Petersburger-Str. 41, 18107 Rostock

Ankauf
Loks + Wagen allgemein

Suche: Raimo (Biller) Spur 0, Wagenbausätze + -Ferigmodelle, Ers.-Teile. Norbert Illgen, Weinbergstr. 7, 65558 Burgschwalbach, Tel. (06430) 7445

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen internationalen Auktionsergebnissen bzw. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Thomas Koch, Rosenstr. 11, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413 oder Fax 970415

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör komplett od. einzeln auch def. aus d. Vor- u. Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Märklin-Fan sucht Sammlung oder Einzelstücke, 800er-Serie bis digital, Zubehör, Autos, Wiking! Hole alles selbst ab und zahle bar! Alles anbieten. Tel. (07308) 921918 abends

Sammler sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, Einzelstücke u. Sammlungen zu fairen Preisen, bitte nur neue oder neuwertige Modelle anbieten. Tel. (0172) 2020433

LGB: Suche Depeschen 1-37 und 45. Außerdem Güterwagen 4020 oder 4021, Personenwagen 3206 u. 30801 (Primus). Tel. (0171) 4348626

Altbau-Lok, Krawattenspangen Lok- oder Motorradmotiv, 01 Schürze, 64 CSD 55 Italia, Prignitz u. andere DMV-Modelle, Herr-Katalog, verkaufe günstig TT-Material. Tel. (03473) 814610

Suche Liliput H0e: SKGLB-Material #703 Tenderlokomotive, #730 Gepäckwagen, #732 Personenwagen. Angebote bitte an Fax (05304) 2994 od. Hans-Georg.Wollny@t-online.de

Verkauf
Zubehör + Gebäude H0

Brekina, Herpa, Rietze, Wiking. Liste gegen DM 2.20 in Bfm. von K. Wenders, Postfach 3223, 52119 Herzogenrath oder www.wenders.net

Ankauf
Zubehör + Gebäude H0

Su. 50er-Jahre-Faller-Holzhäuser, Bäume, z.B. Nr. 214 Fabrik, Nr. 102 Bahnhof, Nr. 120/122 Stellwerk sowie Preiser-Holzfig. und Wiking. Marco Buitelaar, Tel. (003171) 5619055

Suche für Trix E-Lok 20/52 zwei Pantographen und ein Rad ohne Zahnrad, Speichen nicht durchbrochen, Zustand sollte einigermaßen sein. Angebote an Tel. (06541) 2944

Verkauf
Zubehör + Gebäude N & Z

Verkaufe: Gleise u. Weichen von Arnold: 1010-28*, 1020-36*, 1030-13*, 1110-1*, 1220-10*, 1310-2*, 1320-14*, 1420-8*, 1440-3*, 1540-7*, 1640-7*, 1746-6*, 1747-7*, 1749-2*, 1796-1*, 1260-8*. Gleise und Weichen wenig befahren. Info unter Tel. (06782) 7650 ab 17 Uhr

Arnold Nr. 86029 digital, central, control, Preis VHS, Tel. (06151) 64684 H.-P. Formhals

Ankauf
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Oberleitungsmasten Spur N, Fabrikat Vollmer. Tel. (0172) 7646878, E-Mail: HERBERT.JENKEL@t-online.de

Verkauf
Zubehör + Gebäude allgemein

Originalmodell einer Chemieanlage, 1:25, geeignet für H0, LGB, auf Holzplatte montiert, abzugeben. Tel. (0211) 750387

Ankauf
Zubehör + Gebäude allgemein

Suche kostenlos oder günstig Preiser- u. LGB-Figuren. Auch LGB-Schrott u. -Einzelteile für eine Jugendgruppe. Tel. (0177) 7979943, Fax (02422) 5789.

Verkauf
Bücher + Zeitschriften

Verkaufe MEB (59-00) je Jg. 7 DM EK je Jg. 22 DM, EJ je Jg. 30 DM, EM/Moderne Eis. (66-00) je Jg. 10 DM. Thomas Kaiser, Burggartenstr. 33, 73240 Wendlingen, Tel. (07024) 52867

MIBA 80-86, 73-79 mit Lücken, Märklin, Roco, Vollmer, Kibri, Faller, Brawa 71-91 aber nicht komplett, ca. 200 Teile möglichst im Block. Tel. (0421) 354555

Märklin-Chronik 1859-1984 300 S. Großformat, neuwertig m. Schutzumschlag, heute vergriffen. DM 360,-. Tel. (069) 854274 und Fax (069) 852297

Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen. Berlin 1938, 2. Aufl., 3 Netzkarten, 1885, 1914, 1936, komplett, Leinwandeinband. Preis 250,- DM Mindestgebot. Hans Weber, Tel. (030) 9261646

Biete 4 Bände von Gerhard Trost, alle gut erhalten für zusammen DM 80,- plus Porto. Tel.: (0385) 4781994 oder (0177) 7014808 sowie weitere Modellbahnzeitschriften von EK/EJ/MIBA.

Verk. Zeitschr. EK Jg. 91-99, EK-Themen/Aspekte/Spezial. Weit. Eisenb.-Lit.: Bücher, z.T. antiquar., Bildbände, Zeitschr., Kataloge, Videos. Preis VS od. Tausch geg. dt. Münzen. Peter Birkefeld, Franz-Mett-Str. 20, 10319 Berlin

Verkaufe Bufe: Zahnradb. in Bayern u.a., EK-Bücher: Eisenb. in Baden, Donautal u.a. Tel. (07621) 689735

Märklin-Magazin 1965 - 2000, 35 Jahrgänge in Original-Ordnern gegen Gebot. Möglichst an SAH, wegen des Gewichtes. Raum Norddeutschland. **Chiffre M-8/34257**

Eisenbahnzeitschriften: MIBA, EK + Spezial + Aspekte + Themen, EM, EJ + Sonderausg. + Spezial + Reports, Bahn-Extra + Spezial. Eberhard Winkler, Hammstr. 23, 04129 Leipzig, Tel. (0341) 2127279 ab 18.00 Uhr

Verk. Der Deut. Modelleisenba. gebundene Ausgaben ab `53 (15 Bücher), weitere Ausgaben ungeb. ca. 65 Hefte bis `73. Olaf Hempel, Tel. (030) 93492130 o. E-Mail: Olaf-Stefanie@talknet.de

EJ-Einzelhefte 80 - 94, 39 St. sowie Jahrgänge 95-2000 für 250,- und EJ-Supermodellbahnanlagen Band 1 - 14 für 250,- sowie EK und MIBA-Hefte. Liste - Freiumschlag Tel. (0385) 4781994

Literaturansammlung Eisenbahn und Nahverkehr (inbes. Transpress (DDR), Fahrpläne, ME seit 1952!) wird aufgelöst. Liste gegen Freiumschlag oder E-mail: burkhard.richter@gmx.de (pdf-/ xls-Format); Bukhard Richter, Lauensteiner Str. 7, 01277 Dresden, Tel. (0351) 3190914

Bildschöne Sammlung, ca. 40 Ordner aus der Geschichte der Eisenbahn, Deutsche Eisenbahn Edition - Archiv-Verlag. Neupreis je Ordner ca. 290 DM. VHB (nur komplett), DM 1300 und Abholung in 86343 Königsbrunn. Günter Zilch, Tel. (089) 8541877 und Fax

DB-Kursbücher - Gesamtausgabe Winter 1961/62, Sommer 1962, Winter 1962/63 gegen Hoechstgebot zu verkaufen, Tel. (0201) 5800002, E-Mail: johannes.gith@surfeu.de

Div. Literatur (EM, MIBA, Kursbücher, etc.) günstig zu verkaufen, Liste geg. DM 2,20 Rückporto bei Willi Krüppel, Luise-Vollmar-Str. 11, 41065 Mönchengladbach

Diverse Zeitschriften abzugeben: ME (auch vor 1990), MIBA, Eisenbahnkurier, Eisenbahnjournal usw. Lis unter Tel./Fax. (0371) 8200644 anfordern - kein automatischer Abruf -

Hier sind Sie im richtigen Gleis: www.gueterschuppen.de - Der OnlineShop für Bahnbücher - Kein Internet? - Macht nichts: Listen gg. 3,- DM Rückporto bei gueterschuppen.de, PF 130255, 03025 Cottbus **G**

Aus dem Sammelwerk Deutsche Bahnbetriebe vom Gera Nova-Verlag der DB-Teil zu verkaufen. Ausgabe 1 bis 23 in 2 Ordnern. Inkl. Porto für 399 DM, evt. auch mit DR-Teil (1 Ordner) dann für 555 DM. Näheres unter ESchm14@aol.com oder Eckart Schmidt, Mockauer Str. 51, 04357 Leipzig

Buchfahrpläne, Eisenbahnkurier Spezial "Die DB vor 25 Jahren" und weitere Sonderhefte vom EK-Verlag und Geranova. Liste gegen 4,- (ca. 30 Seiten) oder Angabe der E-Mail-Adresse bei Thomas Schweder, Bahnhofsplatz 3, 18273 Güstrow

Ankauf
Bücher + Zeitschriften

Betriebsbücher (Dampflok, alle Baureihen), Eisenbahnliteratur (Baureihenbeschr. DV 930) Dampf- u. Lokfotos vor 1965 ges. Angebote bitte an: Holger Kaufhold, Feuerbachstr. 88, 24107 Kiel

Suche Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven v. H.J. Obermayer vom Franckh. Kosmos Verlag Stuttgart. Lothar Vaak, Eigenheimstr. 16, 74074 Heilbronn, Tel. (07131) 571416 und Fax

Suche MIBA 03/91 und Messehefte 91-95 Tel. (0177) 4563980



Fleischmann	4415	VT 610 DBAG	DM 299,00	Fleischmann	4418	VT 610 DBAG	DM 299,00
Fleischmann	4086	BR 86 DB	DM 259,00	Fleischmann	4156	BR 56 DRG	DM 299,00
Piko	50043	BR 82 DB	DM 239,00	Piko	50051	BR 89.2 DR	DM 149,00
Rothe	Eisenbahnkran EDK 80/3 langer Ausleger H0 blau oder rot						DM 299,00
Rothe	Eisenbahnkran EDK 80/3 mit Verfahrantrieb H0 blau oder gelb						DM 389,00

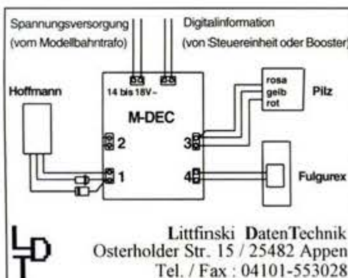
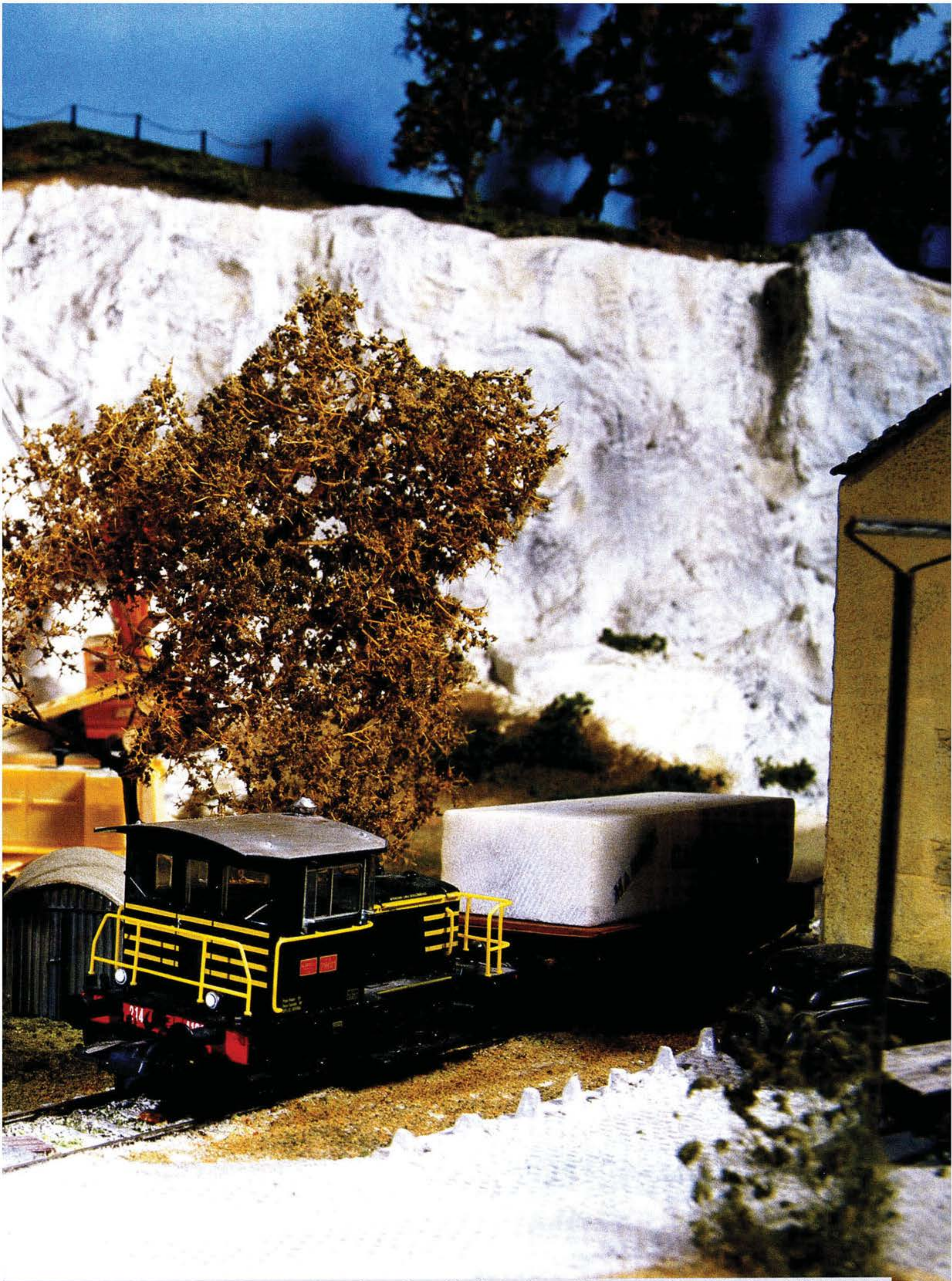




Foto: Andreas Stirl; Modellbau: Frank Tinius

Nix Carrera, Carrara: *„Marmor, Stein und Eisen bricht"*, summt Renata Saibene, von ihren Berliner Freunden nur Renatchen genannt, fröhlich vor sich hir



as Mittagessen auf dem Gepäckträger wird von Papa Giorgio, der mit dem weltberühmten Carrarer Marmor sein Geld verdient, schon sehnlichst erwartet.

!BITTE BEACHTEN!

MEB-Verlag GmbH
Biberacher Straße 94
88339 Bad Waldsee

Anzeigen
Fon 07524/9705-40 Fr. Maucher
Fax 07524/9705-41 Fr. Blank

Su. Koch/Opitz Eisenbahn u. Verkehrsatlas ab 1915. Angeb. an G. Wollny, Burkhard, Tel. (0711) 875108

Alaska Raiload. Su. Schriften u. Bildmaterial aller Art. Günter Schmohl, Ursulastr. 7, 42111 Wuppertal



TILLIG TT BAHN

Die wichtigsten Hersteller auf über 40 Seiten

Spielpunkt TT-Versand
02977 Hoyerswerda
Lausitzcenter

Fleischmann TT-Drehscheibe **309,-**

Wir liefern ab 40,-DM Bestellwert portofrei!

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an!

Tel.: 03571-924282 Fax: 924283
Internet:www.euro-hobby.de

Suche DMV/FdE/DR-Broschüren zu Schmalspur, Klein- und Werkbahnen DDR, Streckenjubiläen, BW und AW, Fachliteratur und DV zu Signal- und Stellwerkstechnik, Bahnbau, Gleisbau, Maschinentechn. Anlagen, Fahzeugunterhaltung, Lokbeschreibungen DV 930 DRG/DB/DR. Angebote mit Preis und Zustand erbeten. S. Knapp, Postfach 1407, 88308 Isny

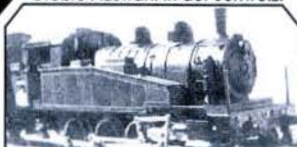
VERKAUF
Fotos + Dias

Einzelpostkarten und Serien von Schweizer Bahnen, Trams und Bussen. Liste gegen internationalen Antwortschein. Giangiorgio e Carl Helbling, Via G. Motta 15, CH6500 Bellinzona

Biete 35 Postkarten folgender Verlage: Eisenbahn Kurier oder REIJU oder Bahnladen zum Preis von DM 13,- inclusive Porto. J. Schmahl, PF 1366, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328



Größte Auswahl in der Schweiz!



Umfassendes Sortiment Zubehör + Technik
5032 Rohr bei Aarau
T. 0041 62 822 10 20 Fax 0041 62 824 01 42
Modellbahn-Center Eurobahn
Versand in alle Welt!

Preßnitztalbahn mit historischem Güterzugverkehr, Museumsbahn Schönheide u. Fichtelbergbahn auf Video, DM 15,- pro Film + Porto. Manfred Olschock, Tel. (03764) 2104

ANKAUF
Fotos + Dias

Suche von DR-Loks ab 1970 Fotos 411265-2, 1277-7, 1288-0, 440620-3, 0635-1, 012025-3. Thomas Anders, Sagarder Weg 6 C, 01109 Dresden, Tel. (0351) 8908180 Fax (0351) 8908179

Suche Fotos und Videos von den Modellbahnausstellungen: 1986, 1987, 1988, 1989 in Schneeberg, 1988 in Lößnitz, 1989 in Crottendorf und Aue, 1990 in Grünstädtel. Tel. (037437) 2628

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück DM 35,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 G

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus. Tel. (07443) 8877 G

www.kartonmodelle.de

Beckert - Modellbau
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel./Fax: (0351) 2 00 60 60
Ätzschilder en
Kleinserien
Alle Spurweiten
alle Epochen
Ätzschilder nach Wunsch
farblich fertig in
Messing / Neusilber
Messingätzbausätze / Teile
H0
Sonderserie nur 20 Stk.
Vorbestellung bis 31.12.2001!
Sächsische IT
Baujahr 1865
Ursprungszustand
Ganzmetall - Faulhaber
Gesamtprospekt gegen 5,50 DM in Briefmarken

Hofer Lokschuppen
Exklusive Modellbahn ★ EUROTRAIN
Ihre LILIPUT-STATION • alle führenden Hersteller • Sammlerservice A&V

Jubiläumsangebote Hofer Lokschuppen

Roco:

43314	BR 17 1140 DRG	nur DM 199,00
43341	BR 01 1072 DB Kohle	nur DM 299,00
43793	E 10 383 DB Bügelfalte	nur DM 179,00
43854	ICE 2 – AC 3-teilig digital	nur DM 259,00
63581	Rh 1044 255-6 ÖBB TIROL	nur DM 169,00
DLF	H0 Sonderwagen Dresd. Dampflokfest	DM 25,95
ZBS	H0 Schlappenbierwagen Zelt-Bräu Hof	DM 29,95

PIKO:

50051	BR 89.2 DR Ep. 3	nur DM 159,00
50251	dto. AC-Wechelstromausführung	nur DM 179,00

Liliput:

L109102/00	BR 91 DR Ep.3, dto. T9 KPEV	nur DM 189,95
L100503	BR 05 002 Strl. werkss. ausverk.	nur DM 399,00
*	Olympiadekor für BR 05 u.a. DRG Loks	DM 19,00

Trix:

22705	BR 10 001 ProfiClub-Modell	nur DM 499,00
22530	BR 53 Mallet Kondenstender	nur DM 259,00

Solange Vorrat reicht! Irrtum, Zwischenverkauf vorbehalten

MESSENEUHEITEN 2001 jetzt noch bestellen:

Neu BRAWA 0630 BR 06 DRG	VO nur DM 579,00
Neu Roco 63231 BR 35 DR	VO nur DM 329,95
Jetzt noch bestellen:	
Gützold 48100 BR 19 017 Sachsenstolz	VO ca. DM 600,00
Liliput 110501 BR 05 001 DB	VO nur DM 369,95

mehr im Internet: http://www.hofer-lokschuppen.de

NEU * FUNDGRUBE NEU * ÜBER 1000 ANGEBOTE große Listen gegen DM 3,30 in Briefmarken. Versand Inland DM 10,00*· Mailorder worldwide MC, EC, VISA, AMEX welcome! · Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10-18/Sa. 10-14 Uhr Bahnhofstr. 25 · D-95028 Hof · Tel.: 0 92 81-1 66 20 Fax: -1 66 21

Schmalspururlaub a. d. Brockenbahn! Schierke / Harz, Villa Regina, komf. DZ u. Fewos, DM 30 - 45 p.P. auch Abholung m. PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 G

Kleinbahnromantik in den Bergen! Erzgeb. Gastfreundschaft lädt ein: 1 DZ, DU, WC, TV, R, P, mit Frühst., ab DM 19,50. Tel. (037342) 8179 Fax 7782 G

Urlaub im Emsland Nostalgie und Zukunft erleben. Hasetal, Dampflok und Transrapid, komf. FeWo 4 Pers. ca. 70 qm. Tel. (05933) 4503 G

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., Zimmer WC-Dusche-Frühstück - Pension-Garni-Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, http.://www.nochharz,de./Garni G

Urlaub an der Erzgeb.Bahn Cranzahl - Oberwiesenthal. Komf. Fewo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand, 2 - 3 Pers., 65,- DM, 3 Gehmin. bis Bhf. Tel. (037342) 16980 Fax 16978 G

FH im Elbsandsteingeb. an der Sächs. Semmeringbahn. Zentr. zu vielen Ausflugsz., ruh., sonn. Lage, 2 - 4 Pers., ab 50,- DM. Tel. (035022) 42651 M-Bahnf. G

Stiege / Harz FeWo f. 2-4 Pers. ab 50,- DM zu verm., ruhige Lage direkt am See, Knotenpunkt Harzquerbahn, kl. Wendeschleife Europas, 4 km v. Westernstadt Pullmancity II. Tel. (039459) 72390 G

Freunde der Kleinbahn! Biete in Neudorf/Erzgeb. gemütliche, komfortable Ferienwohnung (2 - 5 Personen), zwei getrennte Schlafzimmer, Wohnzimmer mit Küchenzeile, Dusche, WC, Frühstück auf Wunsch. In drei Minuten können Sie erreichen: Die Kleinbahnstation Vierenstrasse an der Strecke Cranzahl - Oberwiesenthal, den Wald, Kinderspielplatz, Minigolf, Wanderwege, Loipen und Sauna. Sie erreichen mich unter Tel. (037342) 8178 und Fax G

DIES + DAS

Verkaufe: Stellwerks-Winkerlampe mit Halterung, Baujahr 1938, Zustand 2, 100 DM VB. Suche Lokschilder DB, BW Hanau, Frankfurt, Friedberg. Rainer Fitz, Tel. (06055) 81653

SÄCHSISCHES EISENBAHNMUSEUM E.V.

Sonderzugfahrten

Samstag 01.09.2001
Sonderzug Meininger Dampfloktage! Mit 23 1019 des LDC nach Meiningen! Sonderzug Chemnitz über Altenburg-Erfurt-Meiningen u. zurück. Besichtigung Dampflokwerk, Lokausstellung

28.09. bis 01.10.2001
4 Tages-Rundreise mit 50 3648 und Liegewagenzug von Chemnitz über Röbel-Binz-Eberswalde-Königswusterhausen-Dresden zurück nach Chemnitz.

Infos: Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf
Tel.: 03 71 - 4 93 27 65
Verbindliche Buchung bis 15.07.2001

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi

Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
58640 Iserlohn-Kalthof
Leckingser Straße 200
Tel. 02371/94494-0 Fax 02371/94494-9

märklin



POLA

LGB & POLA-G Sonderaktion !

Viele Artikel zu Superpreisen! Bitte anfragen!

Bitte Versandliste u. NH-Info unter Angabe der Spurweite für DM 5,50 in Briefmarken anfordern

Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de



American-Train-Shop

Fachgeschäft für amerikanische Modelleisenbahnen
Spur O in 2-Leiter und 3-Leiter; K-Line, M.T.H., Lional, Atlas, Weaver, Intermountain, Williams Electric-Trains
HO Life-Like Proto 2000+1000, Atlas, Steward, Intermountain, Bachmann, Mehano, MRC, Kato
Spur G Bachmann/Spectrum, Aristo/Craft, USA-TRAINS

83052 Götting · Wendelsteinstr. 5
Tel. (08062) 809859 Fax (08062) 809779
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 10 bis 18 Uhr
Ab Ende Juni - Ende September: Sa. nach Vereinbarung

American-Train-Shop

HO Bachmann/Spectrum
Sonderangebot
Doodlebug **99,00 DM**
nur solange Vorrat reicht

HO ATLAS
Dash 8-40B mit Dekoder **269,00 DM**

O M.T.H. Premier Line
Güterwagen versch. Typen
von **139,00 -169,00 DM**

G Bachmann
Shay + Climax je **1500,00 DM**
sehr begrenzte Stückzahl

Weitere Sonderangebote in HO/O/G nachfragen lohnt sich.
Neu Ankauf und Inzahlungnahme von Amerik. Modelleisenbahnen in HO/O/G

Großes Sortiment auf Lager in allen 3 Spurweiten.
In unserem Schauraum insgesamt über 300 Modelle der 3 Spurweiten ausgestellt.

70 Jahre Einheitslok 99 222
22. September 2001

Fotofahrt mit 99 222 und Traditionszug von Wernigerode über Benneckenstein zum Brocken, Traditioinssonderzug Nordhausen - Brocken mit 99 6001 ab Benneckenstein 99 6001 + 99222



Info bei: **IG HSB e.V.**, c/o Hartmut Wegener, Friedrichstraße 14, 38871 Ilsenburg, Tel. 039452/86741, Fax: 87108 http://www.ig-hsb.de

oder: **HSB GmbH**, Kundendienst, Friedrichstr. 151, 38855 Wernigerode, Tel. 03943-558151-152, Fax: 558148, http://www.hsb-wr.de, e-mail: amansch@hsb-wr.de

Anzeigenschluß

▸ Oktober-Heft 2001 ◂
ist Mittwoch,
22. August 2001
für das
▸ November-Heft 2001 ◂
ist Mittwoch,
19. September 2001

Verkaufe diverse Feldbahnloren, Spurweite 600 mm. Tel. (0160) 7912756

Gay und Bahn?! Im Verein besser als allein. Treffen, Ausflüge, Spaß. Wo? In Stuttgart, München, Köln, Hamburg, Berlin. Infos für alle Regionen: FES e.V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.pinkrail.de

Suche Fabrikschilder von Eisenbahnwagen und Loks. Andreas Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg/Sa., Tel. (03731) 247095

Verkaufe: Rekonstruiertes, original sächsisches Bahnwärterwohnhaus in idyllischer Lage an Nebenstrecke bei Leipzig. Bernd Gläser, Pöppigstr. 18 A, 04349 Leipzig

www.modelleisenbahnbau.de: Anlagenplanung, Modellbahnanlagen und Dioramenbau. Katalog DM 10,-. Guido Kiesl, Ahornweg 32, 95100 Selb/Plößberg, Tel. (09287) 1475 + Fax

Hasselfelde/Harz: Komf. Fewo bis 4 Pers., ruh. Lage, Harzquerbahn u. Bahnh. nahegel., ganzj. noch freie Termine. Tel. (039459) 72768 oder (0171) 9335601 **G**

Lokalterung: nach Ihren Wünschen, optimales Lackfinish (auch Wunschnummer über PC-Druck). Einfach anrufen, Wünsche beschreiben. Rest nach Vereinbarung. MP: 100,- DM, da arbeitsintensiv. Tel: Ziegler, Dessau, (0340) 8598231 oder (0179) 2319603

Verkaufe Lokschilder: 50837, 522409, 581042, 741079, 94940, BW Karl-Marx-Stadt, Rbd Dresden, Deutsche Reichsbahn, DB-Schild. Tel. (0172) 3906685 o. (030) 9915040 ab 20 Uhr

Verkaufe Schienenbiegegerät für Feld-bahnen, Spurweite 600 mm. Tel. (036965) 64266

Betriebsbücher (alle Baureihen, Dampf), Eisenbahnlit. (Baureihenbeschr. DV 930) und Lokfotos (Bellingrodt) gesucht. Angebote bitte an: Holger Kaufhold, Feuerbachstr. 88, 24107 Kiel

Fa. interNETT scheuner, Postfach 1451, D-56504 Neuwied. Sie möchten Ihre Modellanlage, Zubehör etc. verkaufen? Wir verkaufen für Sie über das weltweite Internet. Vorteil für Sie: Günstige Konditionen, täglich bis zu 3000 Personen und mehr besuchen unsere Internetseite. 95% Erfolgsquote - absolut seriös und schnelle Abwicklung. Unsere Kundenzahl wächst fast täglich! Neugierig? Ausf. Infos gegen 3,50 DM Rückporto - wir antworten sofort!!! **G**

Verkaufe Lokschilder 38 1605 (Messing), 41 321, 50 1504, SZ 3261, 55 3391, 58 1922, 64 460, 64 498, 83 1007, 86 1553-6, 95 6677, Fabrikschild 50 3673. Tel. (0179) 5911948

Kleinbahnromantik im Selketal 18. bis 21. Oktober 2001, Lok 99 6101, 99 6001, 99 5906 und 99 5902 mit HSB-Traditionszug, Güterzug, Pmg und im Plandienst! Dazugeführtes Bahnwandern zu ausgewählten Fotostellen im Selketal und an der Brockenstrecke. Info bei: HSB GmbH Kundendienst, Friedrichstraße 151, 38855 Wernigerode, Tel. (03943) 558152, Fax. 558148, http://www.hsb-wr.de oder email: amansch@hsb-wr.de **G**

Gleispläne (Kopie nach Original). Über die Hälfte aller deutschen Bahnhöfe. Information und Liste geg DM 8,- in Brfm. Gernot Lüdemann, Dorfstr. 4, 21385 Wetzen **G**

Seit über 8 Jahren Perfektion bis ins kleinste Detail. - www.modellanlagenbau.de **G**

BÖRSEN + AUKTIONEN

Sammler- und Tauschbörse für Modellbahnen und Puppen. Am 22.09.01 von 9.00 - 16.00 Uhr in der Oberschwabenhalle in 88212 Ravensburg. Veranstalter: Eisenbahnfreunde Ravensburg - Weingarten e.V. Angebote: Eisenbahnen, Autos, Puppen, Spielzeug und Blechspielzeug mit grosser Modellbahnausstellung. Tel. (0751) 42485 oder Fax (0751) 42479 **G**

Zum Anlass unseres 10-jährigen Geschäftsjubiläums im Gasthof zur Preußischen Eisenbahn in Dabendorf, am 11.08.01, suchen wir Eisenbahnfreunde, die Interesse am Tausch- und Verkaufsmarkt von Modellbau- und Eisenbahnutensilien haben. Bitte melden unter Tel. (03377) 301285 **G**

8./9. Sept. - 150 Jahre Muldentalbahn Modellbahnbörse von 10 - 16 Uhr im Bahnhof Glauchau. Lokschau im Bw Tel. (03763) 710902 ab 20.15 Uhr **G**

17. Modelleisenbahn- u. -Autobörse am 30.09.01 in 66386 St. Ingbert-Rohrbach von 10 - 16 Uhr in der TG-Halle. Info (06894) 383569 ab 17 Uhr. Veranstalter: MEC St. Ingbert EV. **G**

www.modellbahnboerse-berlin.de: 01814 Bad Schandau zum Kirnitzschtalfest am 04.08.2001 von 10 - 16 Uh Kulturstätte am Stadtpark / Badallee. Info: Herzog Tel. (030) 56400536, Postfach 52055, 12595 Berlin **G**

Original Bernauer Modellbahnmarkt am 23.09.2001 von 9-13 Uhr in der Stadthalle am Steintor, Berliner Str., 16321 Bernau. Tel. (030) 9446355. Weitere Termine 25.11.2001 **G**

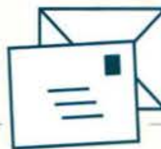
Modellbahnbörse und Modellbahnausstellung, am 01.09. + 02.09.2001, anlässlich der Dampfloktage im Dampflokwerk Meiningen sowie im Marstall (Modellbahnanlagen). Info: Bernhard Kleinert Tel. (0170) 4877354 **G**

18.11.01 - Görlitz, Modelleisenbahn- & Modellauto-Börse, Landskron Brauerei Görlitz, 10 - 14 Uhr. Info und Anmeldung: Tel. (03581) 661748 **G**

Private Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse Berlin im Fontane-Haus am 14.10.2001 und am 18.11.2001 im Märkischen Viertel, Wilhelmruher Damm 142 c. Jetzt auch mit Puppen. Eintritt 3,-, Kinder bis 14 J. frei. V. 10 - 14 Uhr. Info: Tel. (030) 4153828 **G**

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse am 30.09.2001 und am 28.10.2001 von 10-14 Uhr im Stadtklubhaus Henningsdorf, Edisonstr. 1, Ecke Spandauer Allee. Jetzt noch größer! Eintritt: DM 3,- Kinder bis 14 J. frei. Info unter Tel. (0162) 3058810 **G**

Neuwürschnitzer Modellbahn-, Auto-, Biertruckbörse am 23.09.01 im SKZ 09376 Neuwürschnitz, Schulstrasse, von 10 - 15 Uhr. Tischbestellung Tel. (037296) 87564 **G**



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Bergbau-Daten

Betrifft: „Rohstofflieferant für Trix-Thema", Heft 6/2001

In dem Basteltipp über das Modell-Eisenerzbergwerk sind leider einige Fehler. Erstens endete der Eisenerzbergbau erst Ende der 80er-Jahre mit Stilllegung des Bergwerks Auerbach/Oberpfalz, in Hessen am 4. April 1983 mit der Stilllegung der Grube Fortuna in Solms-Oberbiel. Als eines der letzten Eisenerzbergwerke wurde zweitens erst Mitte der 50er-Jahre die Grube Falkenstein bei Dillenburg eröffnet. Trotz dieser kleinen Fehler finde ich den MODELLEISENBAHNER sehr gut, vor allem, weil er wegen des geringen Preises auch von so armen Schülern wie mir gekauft werden kann.

John Flick, E-Mail

Digitalisierte Blöcke

Betrifft: „Viel zu sehen in Westfalenhallen", Heft 6/2001

Wenn der Autor die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn des Modellbauteams Köln als „Digitalanlage" bezeichnet, hat er im reinen Wortsinn zwar Recht, wird aber von den meisten Lesern vermutlich falsch interpretiert. Denn hier war wirklich die Anlage (d.h. die Blöcke) mit Decodern versehen. Keine der fahrenden Loks hatte einen Decoder. Dennoch war jede einzelne Lok zu jeder Zeit separat steuerbar, hatte ihre individuellen Eigenschaften und konnte wahlweise automatisch oder manuell betrieben werden. Die Steuerung erfolgte mit der bereits 1988 entwickelten und mittlerweile in der Version 3.5 vorliegenden Modellbahnsteuerung per Computer von Gahler+Ringstmeier. Diese ist offensichtlich das professionelle Vorbild der in ihren Heften 5-11/2000 beschriebenen PC-Steuerung „Groupie-MEB-Tron" von Peter Grundmann. Beide Systeme sind digitale Mehrzugsteuerungen, bei denen nicht die Loks, sondern die Blocks digitalisiert werden. Die für eine Lok gerade aktuellen Fahrdaten werden dabei an den Decoder desjenigen Blocks gesendet, in dem sich die betreffende Lok gerade befindet. Vorteil dieses Steuerungsprinzips ist das hohe Sicherheitsniveau, durch das Zusammenstöße und Fehlfunktionen noch besser verhindert werden als bei Steuerungen mit Lokdecodern.

Frank Ringstmeier, E-Mail

Faktor 10 nur für Lf 1

Betrifft: „Signalpositionen", Heft 7/2001

Sehr begrüße ich die Veröffentlichung zur Signalisierung auf Nebenbahnen. Der Autor hat bewusst die Gegenüberstellung bei beiden Bahnverwaltungen gewählt, aber trotzdem Fehler dargestellt, so u.a. bei der Vorsignaltafel. Nicht richtig ist auch die Geschwindigkeitsangabe zum Signal Lf 4. Das Signal Lf 4 gab bei der DR immer die ab dem Signal Lf 5 (Eckentafel) einzuhaltende Höchstgeschwindigkeit an. Kennziffern, mit dem Faktor 10 zu multiplizieren, waren nur für das Signal Lf 1 vorgesehen.

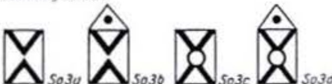
Wolfgang Arand, E-Mail

Vorsignaltafel

Betrifft: „Signalpositionen", Heft 7/2001

Das Juli-Heft enthält auf Seite 69 einen Fehler. Das abgebildete Signal So 3a existiert in dieser Form nicht. Das Signal So 3 kennzeichnet die Stelle, an der ein Vorsignal steht. Sie haben folgende Bedeutung: So 3a an der

Zeichnung: Schütze



Die angewandten Signalbilder So 3.

Stelle eines 2-begriffigen Vorsignals; So 3b an der Stelle eines 3-begriffigen Vorsignals; So 3c an der Stelle eines 2-begriffigen Vorsignals, wenn dieses im verkürzten Abstand zum zugehörigen Hauptsignal steht; So 3d an der Stelle eines 3-begriffigen Vorsignals, wenn dieses im verkürzten Abstand zum zugehörigen Hauptsignal steht. Als „verkürzter Vorsignalabstand" gilt ein solcher, wenn er um fünf Prozent kürzer ist als der auf der Strecke angewendete Vorsignalabstand. Eine Vergrößerung ist bis zu 50 Prozent zugelassen. Der Vorsignalabstand wird immer für eine ganze Strecke einheitlich bestimmt (aufgrund der geltenden Bremstafel). Der Mindestvorsignalabstand ist 400 Meter, eine Verkürzung darunter ist nicht vorzusehen. Der Vorsignalabstand darf bis zu 1000 Meter und mehr betragen, wenn das vom Ministerium für Verkehrswesen so bestimmt wurde.

Karl-Dietrich Schütze, 08523 Plauen

Fünf Bastelstunden

Betrifft: Modellbahn aktuell „Tillig", Heft 7/2001

Nach dem Auspacken des „Supermodells" der Firma Tillig, der BR 03 Reko der DR, aus der Luxus-Holzkiste und dem wohlwollenden Betrachten begann die Odyssee bei der ersten Probefahrt in der ersten Kurve: Die Lok entgleiste. Ursache waren falsch montierte Radsätze im Tender, diese waren mit den Stromabnehmern verkeilt. Es ging bei den nächsten Probefahrten weiter. Die Lok entgleiste nicht mehr, blieb aber auf jeder Weiche stehen. Ursache: Keine Stromübertragung von der Lok zum Tender. Der Aufnahmeschacht ist für die Deichsel etwas zu groß, und so musste ich die Kupferfedern relativ weit aufbiegen. Nun, nach fünf Bastelstunden, hat die Lok gute Fahreigenschaften. Doch sollte man bedenken, dass das bei diesem Preis nicht vorkommen darf! Auch ist die Lokspitzenbeleuchtung ein Relikt aus Urzeiten, bei der BR 52 für den halben Preis besser gelöst.

Gerhard Ziegler, 06642 Nebra

Wunschmodell 83.10

Betrifft: „Hoffnungsträger", Heft 6/2001

Wunschmodell BR 83.10 der DR: Wir möchten gern wissen, wie lange es wohl dauert, dieses Modell in die Wirklichkeit umzusetzen?

Stefan und Andreas Hähnlein, 99091 Erfurt

Bewegende Bilder

Betr.: „Wenn es Nacht wird in Chemnitz", „Im Stahlnetz restlos verfangen", Heft 6/2001

Die Bilder haben mich tief bewegt. Am 01.09.1968 trat ich beim damaligen Bahnhof Karl-Marx-Stadt Hbf eine Lehre zum „Betriebs- und Verkehrseisenbahner" an. Die Modelleisenbahn und nicht zuletzt Ihre Zeitschrift waren der ausschlaggebende Punkt für diese Entscheidung. Das Leben stellte aber 1974 andere Weichen, so dass ich damals den Dienst bei der Deutschen Reichsbahn quittierte. Eine Entscheidung, die ich bis zum heutigen Tag nie bereut habe, siehe auch Ihren Leitartikel im oben genannten Heft. Die Eisenbahn ist aber immer meine große Leidenschaft geblieben.

Frank Paschke, 09661 Rossau



Signalisierung auf Nebenbahnen

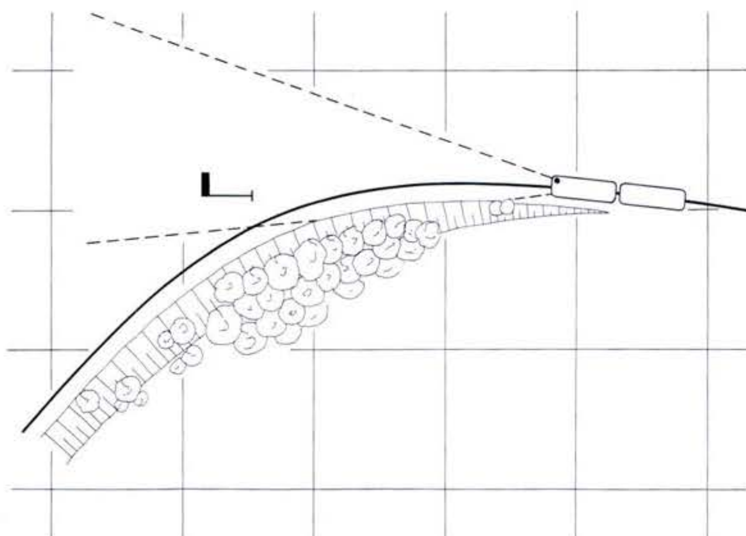
Teil 1 • Tafeln und Anzeiger
Teil 2 • Hauptsignale
Teil 3 • Bahnübergangssignale

Bei Hauptsignalen unterscheidet man zwischen Form- und Lichtsignalen. Ihre Positionierung am Gleis ist immer abhängig von den örtlichen Gegebenheiten.

Hauptsignale ordnen den Zugverkehr







Damit der Triebfahrzeugführer das Signalbild rechtzeitig erkennen kann, darf das Signal auch weiter vom Gleis entfernt stehen, als es das Signalbuch vorsieht.

Auf Nebenbahnen wird nur sehr selten die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Züge von 60 km/h überschritten, so dass dort bereits bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) eine vereinfachte Signalisierung eingeführt wurde (siehe auch MODELLEISENBAHNER 07/2001).

Trotzdem kann man auf wichtigen Bahnhöfen mit vielen Zugkreuzungen und Rangierbewegungen sowie an Abzweigstellen nicht auf die Hauptsignale der Regelbauarten, seien es Form- oder Licht-Hauptsignale, verzichten. Dabei werden sie entsprechend ihren Aufgaben hauptsächlich in Einfahr-, Ausfahr-, Deckungs- und Blocksignale unterteilt. Sie zeigen an, ob der folgende Gleisabschnitt befahren werden darf oder nicht. Die Signalstellungen Hp 0, Hp 1 und Hp 2 gelten jedoch nur für Zugfahrten, nicht für Rangierfahrten. Diese werden entweder durch Gleissperrsignale oder Wartesignale geregelt.

Sowohl Form- als auch Lichtsignale kennen folgende Begriffe:

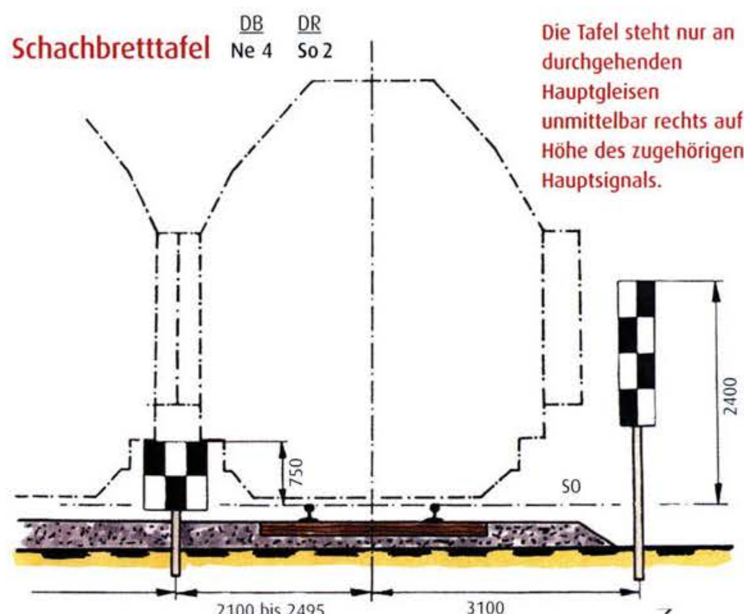
- „Zughalt" (Hp 0) bei Formsignalen tagsüber durch einen waagerechten rot-weißen Signalflügel, als Nachtzeichen beziehungsweise bei Lichtsignalen ein rotes Licht.
- „Fahrt" (Hp 1) bei Formsignalen tagsüber ein schräg nach rechts oben weisender Flügel, als Nachtzeichen beziehungsweise bei Lichtsignalen ein grünes Licht (wenn das Signal weitere Flügel besitzt, stehen diese senkrecht, die Laternen sind abgeblendet).
- „Langsamfahrt" (Hp 2) bei Formsignalen zwei schräg nach oben weisende Flügel, als Nachtzeichen beziehungsweise bei Lichtsignalen ein grünes und darunter ein gelbes Licht.

Bei zweibegriffigen Ausführungen (Zeichnung Seite 67, oben links) entfällt Hp 2. „Zughalt" (Hp 0) ist die Signalgrundstellung. Eine andere Stellung ist dann zulässig, wenn auf der Strecke mit selbsttätiger Streckenblockung oder mit Zugleitbetrieb gefahren wird. Dann sind auf dem durchgehenden Gleis alle Signale auf „freie Fahrt" gestellt.

Der Standort der Hauptsignale ist in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis. Der Abstand vom Mast bis zur Gleismitte ist bei Streckengleisen und Bahnhofsgleisen unterschiedlich und abhängig vom Fahrzeuglichtraumprofil. Befindet sich aber ein Einfahrsignal in einem unübersichtlichen Geländeabschnitt, der zudem in einer Kurve liegt, so wird das Signal zur besseren Erkennbarkeit weiter entfernt vom Gleiskörper aufgestellt.

Steht allerdings auf der rechten Gleisseite für das Signal beispielsweise wegen einer Mauer kein Platz zur Verfügung, kann man es auch auf die linke Seite plazieren oder bedient sich eventuell einer Signalbrücke. Am eigentlichen Standort des jetzt links vomSchienenkörper errichteten Signals platziert man eine **Schachbretttafel**. Es gibt zwei Ausführungen dieser Tafel: Eine hohe rechteckige sowie eine niedrige quadratische. Ihre Abmessungen entsprechen denen der Vorsignalbaken. Während die Schachbretttafel bei der DRG und der Deutschen Reichsbahn (DR) generell nicht beleuchtet waren, sind bei der Deutschen Bundesbahn (DB) seit 1981 auch rückstrahlende und beleuchtete Ausführungen vorhanden.

Genau wie der Abstand des Signalmastes zum Gleis ist auch dessen Höhe vorgeschrieben. Die Regelhöhe bei Form-Hauptsignalen beträgt acht beziehungsweise zehn →



Die Tafel steht nur an durchgehenden Hauptgleisen unmittelbar rechts auf Höhe des zugehörigen Hauptsignals.



Meter. Bei Lichtsignalen sollten die oberen Lichtpunkte nicht höher als 6,2 Meter liegen.

Auf **Einfahrsignale** kann bei Nebenstrecken verzichtet werden, wenn die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h nicht übersteigt.

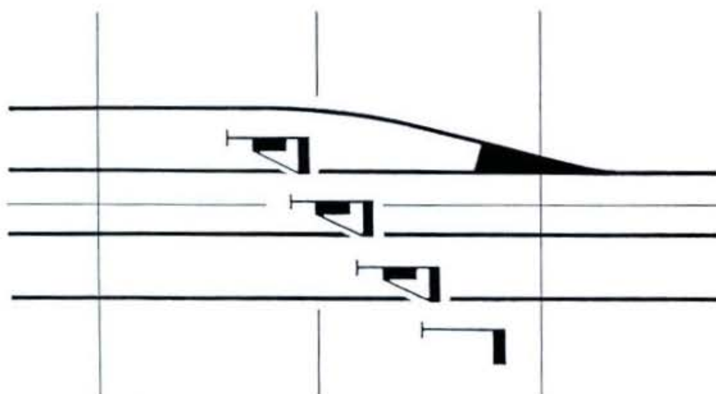
In einem Bahnhof sichern die **Ausfahrsignale** den nachfolgenden Streckenabschnitt. Auf Nebenbahnen sind diese Signale entbehrlich, wenn die Ausfahrgeschwindigkeit höchstens 60 km/h beträgt. Da dies oft vorkommt, gibt es viele Bahnhöfe, die keine Ausfahrsignale haben. Aufgestellt werden sie in mehrgleisigen Bahnhöfen in einer rechtwinklig oder diagonal zu den Gleisen verlaufenden Linie, damit schon aus der Entfernung eine eindeutige Zuordnung zu den Gleisen gewahrt ist. Dies ist besonders dann erforderlich, wenn die Gleise vor den Signalen im Bogen verlaufen.

Das typische Beispiel für die Verwendung eines Hauptsignals als **Deckungssignal** ist eine Abzweigstelle auf freier Strecke. Auf Nebenbahnen ist die Sicherung durch diese Art Signale nur dann notwendig, wenn Weichen mit mehr als 50 km/h gegen die Weichenspitze befahren werden. Anschlussstellen (Gleise zu Firmenanschlüssen) brauchen nicht durch Deckungssignale gesichert werden, da sie durch die Ausfahrsignale des benachbarten Bahnhofs gedeckt sind.

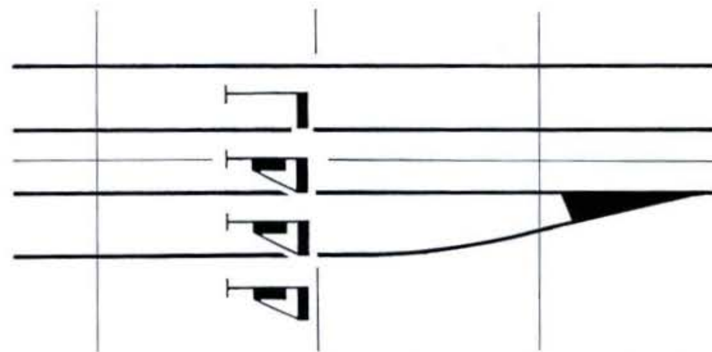
Blocksignale dienen zur Absicherung der Strecke, wenn diese zur Erhöhung der Zugfolge in mehrere Abschnitte, die jeweils von einem Zug befahren werden können, unterteilt ist. Sie sind auf Nebenbahnstrecken allerdings nur dann erforderlich, wenn die zulässige Geschwindigkeit 60 km/h überschreitet. Da dies nicht allzu häufig der Fall ist, haben Blocksignale auf Nebenstrecken eher Seltenheitswert.

Die heute an den Signalmasten angebrachten **Mastschilder** haben besondere Bedeutungen. Zur Zeit der DRG diente der farbige Anstrich der Masten nur der besseren Erkennbarkeit. Erst bei der DB und der DR erhielten sie spezielle Bedeutungen. Ein weiß-rot-weißes Mastschild (1) an Lichtsignalen besagt: „Am gestörten Signal dürfen Züge nur mit schriftlichem Befehl oder Ersatzsignal, Rangierabteilungen nur auf mündlichen Auftrag des Wärters, vorbeifahren." Dieselben Mastschilder an Formsignalen haben dagegen nach wie vor keine fahrdienstliche Bedeutung. Ein weiß-gelb-weiß-gelb-weißes Mastschild (2) an Lichtsignalen bei der DB und ein weiß-schwarz-weiß-schwarz-weißes (3) bei der DR bedeuten: „Am gestörten Signal darf ohne besonderen Auftrag vorbei und auf Sicht weitergefahren werden". Zusätzlich sind bei der DR 1971 durchgehend rote Mastschilder (4) eingeführt worden, die erlauben, dass am Tage mit höchstens 50 km/h, bei Nacht mit höchstens 15 km/h und bei schlechter Sicht mit Schrittgeschwindigkeit weiter gefahren werden kann.

An Hauptsignalmasten können außerdem **Zusatzsignale** angebracht sein. Diese sind entweder als einfache Blechtafeln oder als Lichtsignale ausgeführt. Für die Nebenbahn sind von ihnen nur zwei von Bedeutung: Zum einen das Ersatzsignal, zum anderen der Geschwindigkeitsanzeiger. Das Ersatzsignal besagt, dass am gestörten oder „Halt" zeigen-



Das in Fahrtrichtung rechte ist das durchgehende Hauptgleis. Die Signale stehen versetzt, um eine optisch eindeutige Zuordnung zu ermöglichen.



In Bahnhöfen ohne Kurven, wo die Signale eindeutig dem betreffenden Gleis zuzuordnen sind, erfolgt die Aufstellung in einer Linie rechtwinklig zum Gleis.

den Hauptsignal ohne schriftlichen Befehl vorbeigefahren werden darf. Das Signalbild zeigt drei weiße Lichter in Form eines „A" für Auftrag.

Der Geschwindigkeitsanzeiger informiert durch eine Kennziffer darüber, welche Geschwindigkeit im sich anschließenden Weichenbereich nicht überschritten werden darf. Die gezeigte Kennziffer bedeutet, dass deren zehnfacher Wert in km/h als Fahrgeschwindigkeit zulässig ist.

Aufgestellt wird der Geschwindigkeitsanzeiger auf Nebenstrecken, wenn deren Endbahnhof ein Kopfbahnhof ist. Er steht direkt vor dem Einfahrsignal und zeigt immer 30 km/h.

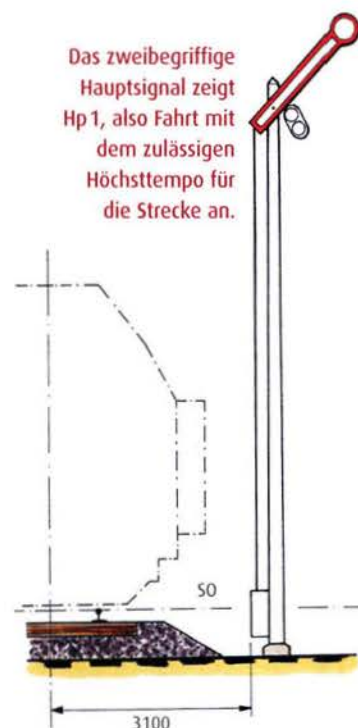
Zu Beginn des 20. Jahrhunderts fing man an, auch Nebenstrecken mit Form-Hauptsignalen zusätzlich abzusichern. Über eine lange Zeit hinweg haben sich die alten Formsignale gehalten, so dass man selbst heute noch einige finden kann. Aus Länderbahnzeiten stammende Signale sind sogar vereinzelt in ihrer Ursprungsausführung bis Ende der sechziger Jahre und auch noch später bei einigen Privatbahnen erhalten geblieben.

Viele Länderbahnsignale wurden an die Einheitsbauform der DRG angeglichen. Dies betraf vor allem die Flügel, Blendensteuerung und Antriebe. Die badischen, württembergischen und bayerischen Hauptsignale ähnelten einander in ihrer Konstruktion auf Grund der Verwendung des sogenannten Zoresmastes (zwei halbrunden Walzprofilen mit dazwischen gesetzten Bandeisen als Aufstiegshilfe). Die Grundkonstruktion der preußischen Hauptsignale mit ihrem Gittermast und den Standardmasthöhen schlug sich dagegen in der Gestaltung der Hauptsignale der Einheitsbauform zur Zeiten der DRG nieder.

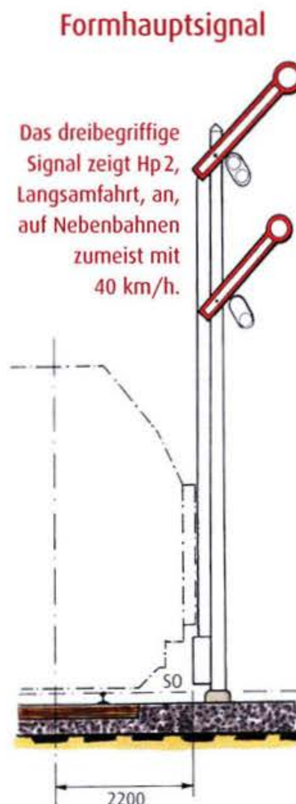
Um auch bei beengten Platzverhältnissen Signale aufstellen zu können, entwickelte die DRG sogenannte Schmalmastsignale aus U-Profilen.

Der Abstand vom Gittermast der Form-Hauptsignale bis zur Gleismitte beträgt bei Streckengleisen 3,1 Meter. Zwischen Gleisen, die fünf Meter oder weiter auseinanderliegen, werden ebenfalls Gittermastsignale aufgestellt. Einzig bei Bahnhofsgleisen mit einem Minimal-Gleismittenabstand von 4,5 Metern stehen Form-Hauptsignale mit Schmalmasten. Hauptsignale auf Signalbrücken findet man nur dort, wo auf Grund örtlicher →

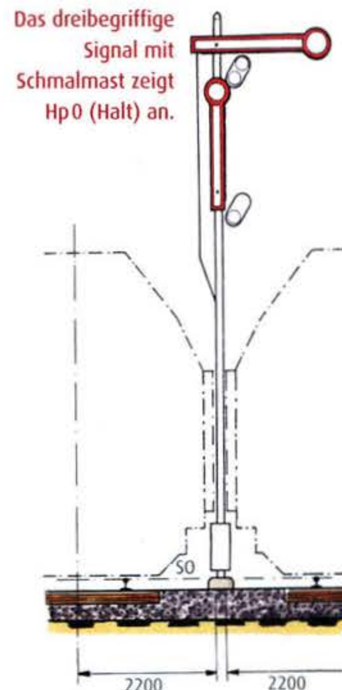
Formhauptsignal



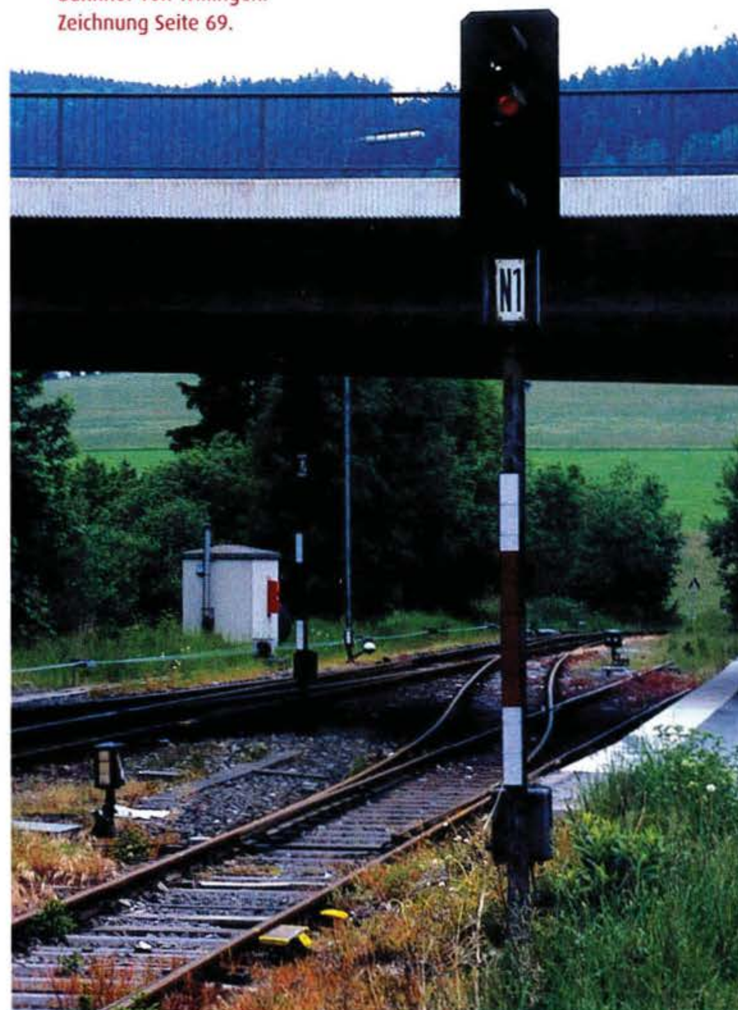
Das zweibegriffige Hauptsignal zeigt Hp 1, also Fahrt mit dem zulässigen Höchsttempo für die Strecke an.



Das dreibegriffige Signal zeigt Hp 2, Langsamfahrt, an, auf Nebenbahnen zumeist mit 40 km/h.

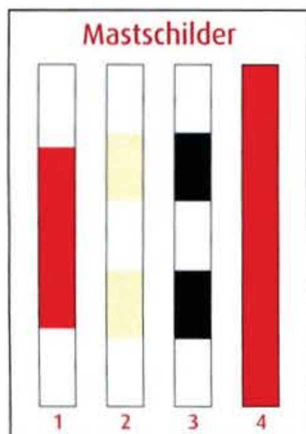


Das dreibegriffige Signal mit Schmalmast zeigt Hp 0 (Halt) an.



Eines der seltenen Licht-Signale für DB-Nebenbahnen steht im Bahnhof von Willingen. Zeichnung Seite 69.

Mastschilder





Noch 1971 fand man an vielen bayerischen Nebenbahnen noch alte Länderbahn-Signale. Hier das Einfahrsignal in Feuchtwangen.

Einige Hersteller von Modell-Formsignalen ab Epoche II

Hersteller	Signalform zweibegriffig Hp 0, Hp 1	Signalform zweibegriffig Hp 0, Hp 2	Signalform dreibegriffig Hp 0, Hp 1, Hp 2	Bemerkungen
Brawa	H0, N	H0, N	H0, N	
Fleischmann	H0, N		H0, N	
Märklin	H0, Z	H0	H0	
Siba	IIm, H0, TT, N	H0, TT, N		
Trix	N			
Viessmann	H0, TT, N, Z	H0, TT, N	H0, TT, N, Z	H0 auch digital erhältlich
Weinert	0, H0	0, H0	0, H0	Bausatz o. Fertigmodell
	N	N	N	Bausatz

Gegebenheiten (noch geringerer Gleismittenabstand) eine normale Aufstellung der Signale nicht möglich ist.

Nachfolgend einige Tipps, welche Formsignale für welchen Zweck vorbildgerecht auf der Modellbahnanlage verwendet werden:

Ein **einflügeliges Signal (Hp0, Hp1)**:

- Als Einfahrsignal, wenn die zulässige Einfahrgeschwindigkeit mindestens 40 km/h beträgt,
- als Ausfahrsignal von durchgehenden Hauptgleisen,
- als Deckungssignal an spitz zu befahrenden Abzweigstellen.

Ein **zweiflügeliges Signal mit gekuppelten Flügeln (Hp0, Hp2)**:

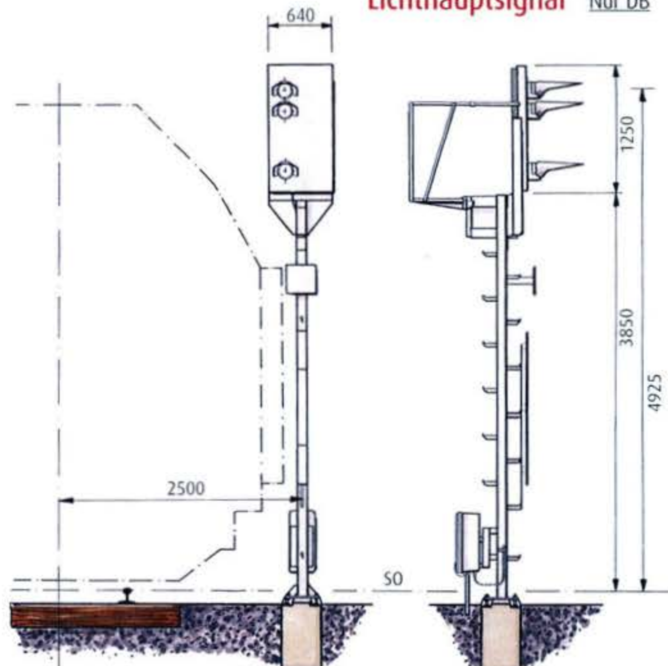
- Als Einfahrsignal von Bahnhöfen, bei denen alle Fahrwege über den abzweigenden Weichenstrang laufen oder in Stumpfgleise führen,
- als Ausfahrsignal von Überholungsgleisen,
- als Deckungssignal an Abzweigstellen.

Ein **zweiflügeliges ungekuppeltes Signal (Hp0, Hp1, Hp2)**:

- Als häufigstes Einfahrsignal,
- als Ausfahrsignal durchgehender Hauptgleise, bei denen auch Fahrten auf eine abzweigende Strecke möglich sind,
- als Deckungssignale an Abzweigstellen.

Ende der 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts kam es mit der vermehrten Einführung von Drucktasten-Stellwerken (Dr-Technik) auf Nebenbahnen und der damit verbundenen Umstellung auf Lichtsignale bei der DB zu Überlegungen, aus wirtschaftlichen Gründen abgespeckte Einheits-Lichtsignale einzusetzen. Da auf Grund der Betriebssituationen auf Sperr- und Vorsignale, wie sie auf Hauptstrecken üblich sind, verzichtet werden konnte und Ersatzsignale auch nicht unbedingt erforderlich waren, hätten diese ohne weiteres ausgereicht. Dennoch schien langfristig die Konstruktion einer noch einfacheren Signalbauform sinnvoller zu sein. So kam es Anfang der 70er-Jahre zur Entwicklung und Verwendung einer speziellen Bauform von Nebenbahn-Lichthauptsignalen. Sie sind ausgestattet mit einem Mast mit angeschweißten Steigeisen, einem Mastschild, einem Mastbezeichnungsschild sowie einem Schaltkasten. Der Signalschirm bietet Platz für drei Signallaternen (grün, rot, gelb), die untereinander angeordnet sind. Die Masthöhe beträgt in der Regelausführung 3,7 Meter, bei Signalen, die im Randweg aufgestellt sind, beträgt sie 4,5 Meter.

Seit 1989 existiert dieses Lichtsignal zumindest auf dem Papier auch als Kompaktsignal mit dem dafür typischen Aussehen (nach links versetzte Signaloptiken). Bei dem schmalen, 500 Millimeter breiten Signalschirm werden dagegen die Optiken in der Schirmmittelachse ange-



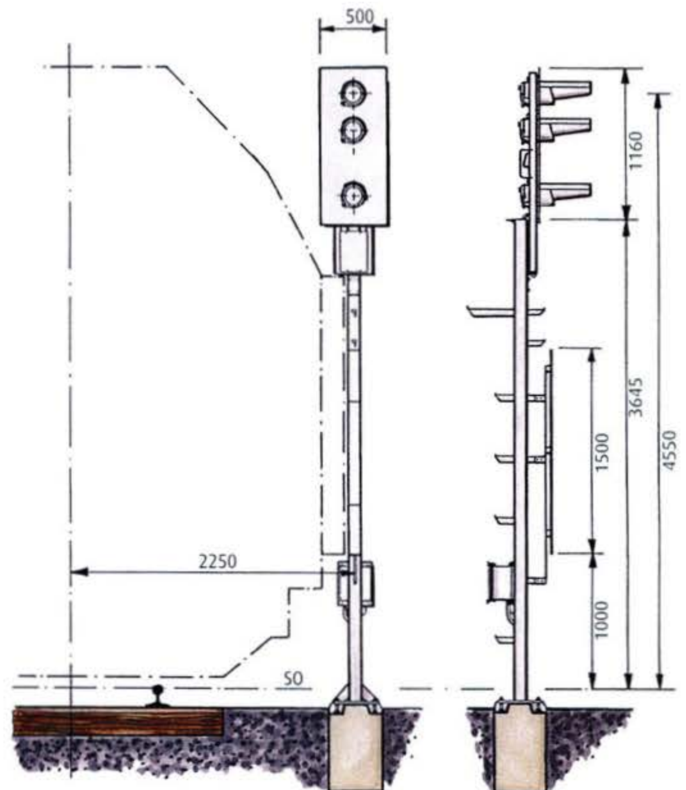
Diese Kompakt-Signalform für Nebenbahnen existiert seit 1984, ist bislang aber selten an der Strecke zu finden.

bracht. Gänzlich anders stellt sich die Situation in den siebziger Jahren in der ehemaligen DDR dar. Da bei der DR die verwendete Standard-Bauform für Lichtsignale (Hl-Signale) 1976 auf Grund von Lieferschwierigkeiten des Herstellers nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung stand, musste, um im Zuge der Oberbauerneuerung die Umstellung von mechanischen Stellwerksanlagen auf relaisgesteuerte durchführen zu können, auf eine sowjetische Bauform zurückgegriffen werden. So entstanden die EZMG-Stellwerke (elekticeskaja centralizacija malych stancij germanii).

Vielfach sind im Zuge von Unterhaltungsarbeiten in jener Zeit Bahnhöfe nicht komplett auf Hl-Signale umgestellt worden, so dass in einem Bahnhof mechanisch gestellte Weichen und Ausfahr-Formsignale, aber auch relaisgesteuerte Hl-Lichteinfahrsignale existieren können.

Die EZMG-Signale wurden entsprechend den Anforderungen der DR modifiziert, so dass sie dieselben Signalbilder wie die Einheitssignale zeigen. Allerdings können die einzelnen Signalschirme nur drei Lampen untereinander aufnehmen. Aus diesem Grund haben die Signale zwei Schirme übereinander sowie fallweise zusätzlich einen Einzelschirm für die zweite Lampe des Rangiersignals. Charakteristische Merkmale sind zudem die ovalen Signalschirme mit den sehr langen Schuten über den Optiken, sowie der Rohrmast mit der parallel zum Gleis angebrachten Leiter ohne die sich anschließende Arbeitsplattform.

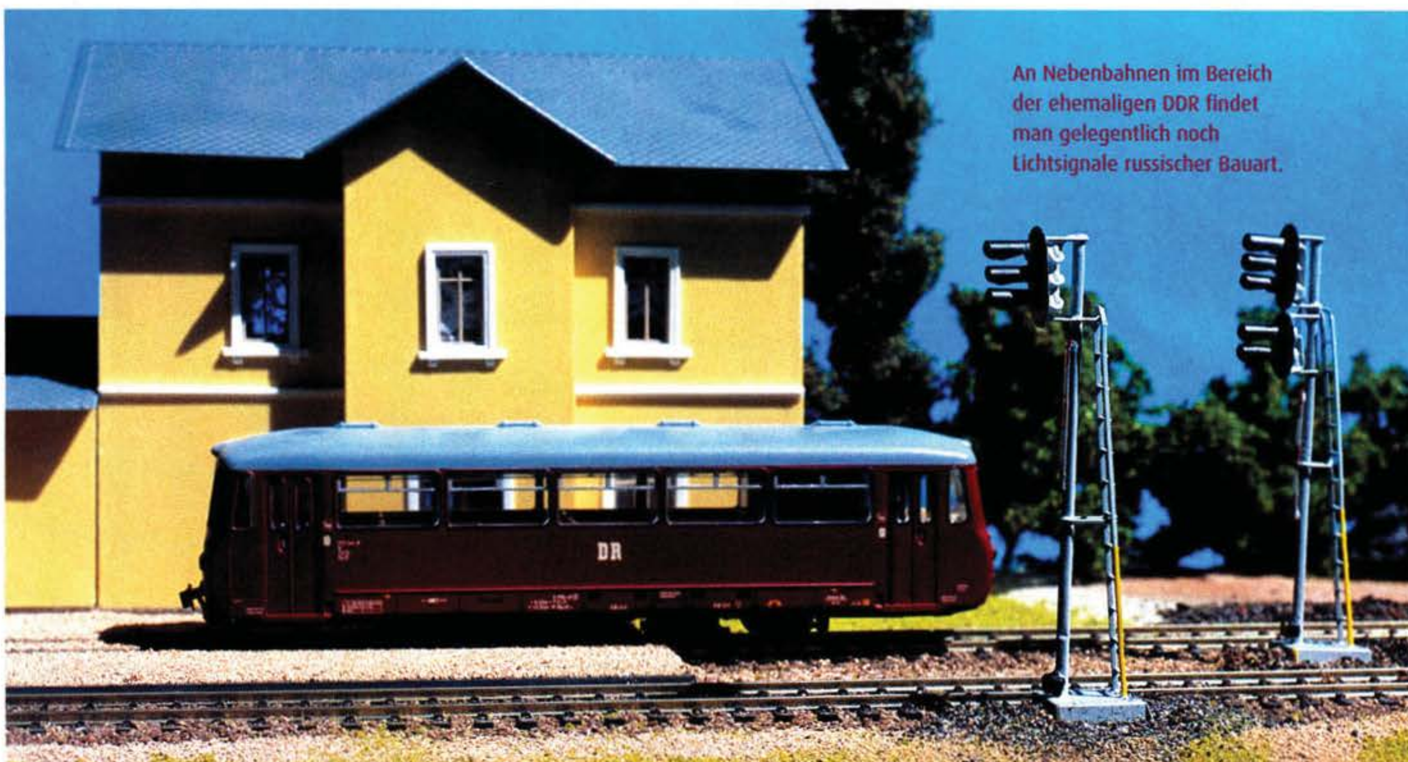
Besonders häufig sind diese Signale in den ehemaligen Reichsbahndirektionsbezirken Erfurt und Magdeburg anzutreffen. Originale finden sich beispielsweise noch heute in Egeln, dem derzeitigen Endpunkt der von Staßfurt kommenden Nebenbahn. Im Modell werden diese für deutsche Verhältnisse außergewöhnlichen Signale im H0-Maßstab von der Firma cs-train in der russischen Originalversion angeboten. Um die DR-Ausführung zu erhalten, entfernt man die Aufstiegsleitern.



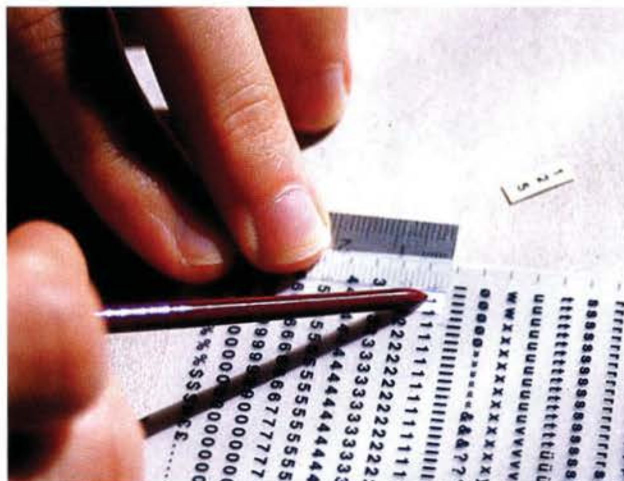
Diesen Typ des DB-Lichtsignals muss sich der Modellbahner selbst bauen, da es bislang kein Großserienhersteller ins Angebot aufgenommen hat.

Das oben gezeigte DB-Lichtsignal ähnelt im Aufbau dem ÖBB-Hauptsignal, das Alphamodell im Programm hat.

Dirk Rohde/yo



An Nebenbahnen im Bereich der ehemaligen DDR findet man gelegentlich noch Lichtsignale russischer Bauart.



Nichts für nervöse Hände ist das Anreiben der Ziffern auf den selbstgebauten filigranen Kilometersteinen und -tafeln.



Auf einer Stecknadel aufgespießt, fällt das Bemalen und anschließende Trocknen der kleinen Holzquader erheblich leichter.

Mess-Punkte

Häufig übersehen und dennoch unverzichtbar für eine vorbildgerechte Anlage: Kilometersteine und -tafeln. Karsten Naumann zeigt wie man die einfachen Accessoires selbst baut.

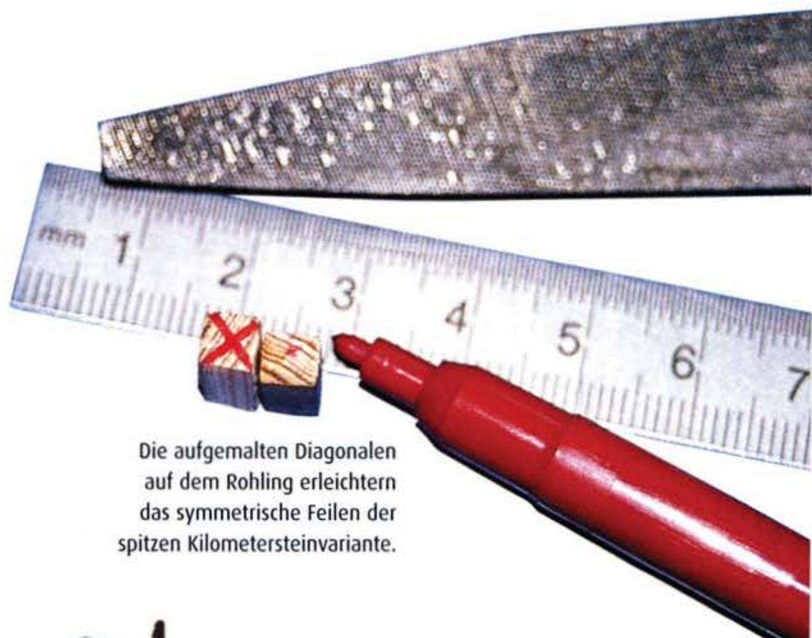
Der vorbildgerechte Eindruck einer Modellbahnanlage oder eines Dioramas steht und fällt bei genauerer Betrachtung mit der stimmigen Gestaltung des Gleisumfeldes. Hier wird oftmals das vergessen, was beim Vorbild zur Grundausstattung einer jeden Bahnstrecke gehört und deshalb als Selbstverständlichkeit hingenommen wird: Kilometersteine und -tafeln.

Natürlich müßte man Kilometersteine und -tafeln nicht selbst bauen, es gibt von einigen Zubehörherstellern diese Kleinigkeiten als Bausätze. Allerdings bietet die Industrie längst nicht alles an, was es in dieser Hinsicht beim Vorbild gibt und gab. Durch Selbstbau kann man diesen Mißstand kompensieren. Es macht überdies Spaß und spart Geld.

Kilometersteine und -tafeln dienen der allgemeinen Orientierung bei der Überwachung und Erhaltung der Bahnanlagen, bei der Zugförderung. Kilometersteine stehen deshalb an allen Haupt- und Nebenstrecken sowie an Anschlussbahnen, deren Streckenlänge mehr als einen Kilometer beträgt.

Während die Form der Steine variierte, war die Beschriftung schon seit langer Zeit einheitlich. In der oberen Zeile steht die Kilometer-, in der unteren die Hektometerangabe. Die Aufstellung erfolgte immer so, dass die Steine mit der geraden Hektometerzahl links und die mit der ungeraden auf der rechten Seite des Gleises in Richtung der Kilometrierung standen. In Bahnhöfen stehen die Kilometersteine im Bahnsteigbereich in der Mitte der durchgehenden Hauptgleise. Allerdings kommt es ebenfalls vor, dass Kilometersteine und auch -tafeln direkt auf dem Bahnsteig aufgestellt werden. Die heutzutage üblichen Blechtafeln wurden wegen ihrer besseren Erkennbarkeit eingeführt, da sie höher als die früheren Steine an Pfosten oder Oberleitungsmasten befestigt werden können. Die DR-Tafeln unterschieden sich deutlich von ihren DB-Pendants: Sie waren schmaler und in jeder Zeile war nur Platz für eine Ziffer. Die Kilometerangabe ist somit zweigeteilt und untereinandergeschrieben. Seit 1994 werden diese Tafeln nicht mehr aufgestellt und durch die DB-Variante, heute DB AG, ersetzt. An zweigleisigen Strecken ist an den Pfosten nur eine Tafel in Fahrtrichtung befestigt; an eingleisigen Strecken sind zwei Tafeln an einem Pfosten angebracht.

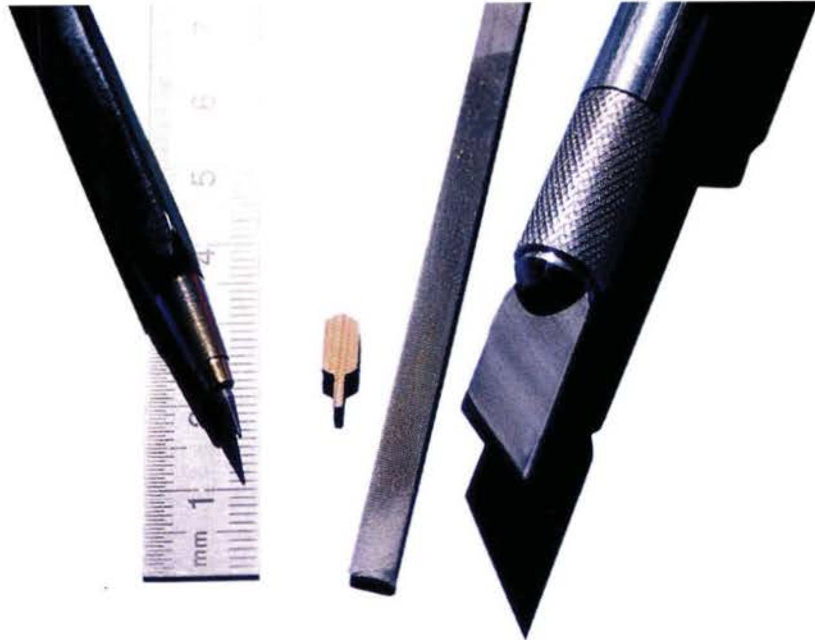
Der einfachste Kilometerstein ist ein rechteckiger Würfel, der auch die häufigste Form im Vorbild darstellt. Von einer 5 x 3-Millimeter-Holzleiste wird ein 8 mm langes Stück abgesägt und an einem Ende mit einer →



Die aufgemalten Diagonalen auf dem Rohling erleichtern das symmetrische Feilen der spitzen Kilometersteinvariante.



Verschiedenartigste Kilometersteine waren früher entlang der Strecken und auch in Bahnhöfen anzutreffen.



Stahllineal und sehr scharfes Bastelmesser erleichtern die Mikro-Arbeit. Ein paar Fehlversuche werden dem Bastler trotzdem nicht erspart bleiben.

Historie der Kilometersteine

Kilometersteine, die vor den 20er-Jahren aufgestellt wurden, hatten lediglich aufgemalte Ziffern. Jede Länderbahnverwaltung hatte eigene Exemplare dieser Streckenmarkierungen, deren Form meist von der anderer Bahnverwaltungen abwich. Die DRG begann, vereinheitlichte größere Kilometersteine mit eingravierten und schwarz ausgelegten Ziffern aufzustellen. In den 30er-Jahren ging die Reichsbahn dazu über, Stahlbetonfertigteile einzusetzen. Jedoch gelang es nie, wie man heute noch an vielen Stellen beobachten kann, alle Strecken mit Kilometersteinen neuer Bauart auszurüsten. Viele der alten Kilometersteine haben die Zeiten überdauert, auch wenn sie heute, oft üppig zugewachsen, häufig übersehen werden. Anfang der 70er-Jahre begann man bei der DR und der DB, die Kilometersteine durch Blechtafeln zu ersetzen. Oftmals blieben die Steine hinter den neuen Tafeln stehen. Gültig ist jedoch nur die Angabe auf der jüngeren Kilometertafel. Bei der DB und ebenso bei der DB AG heutzutage werden Kilometerangaben nur noch alle 200 Meter gemacht.



Feile abgerundet. Anschließend wird der zukünftige Kilometerstein weiß lackiert. Dafür steckt man ihn am besten auf eine Stecknadel. Zum Trocknen wird der Stecknadelkopf zwischen den Seiten eines Buches eingeklemmt oder in einen Brocken Knetmasse eingesteckt. Für den Sockel wird ein 6 mm langes Stück einer 2 x 3-Millimeter-Holzleiste abgelängt und grau gestrichen.

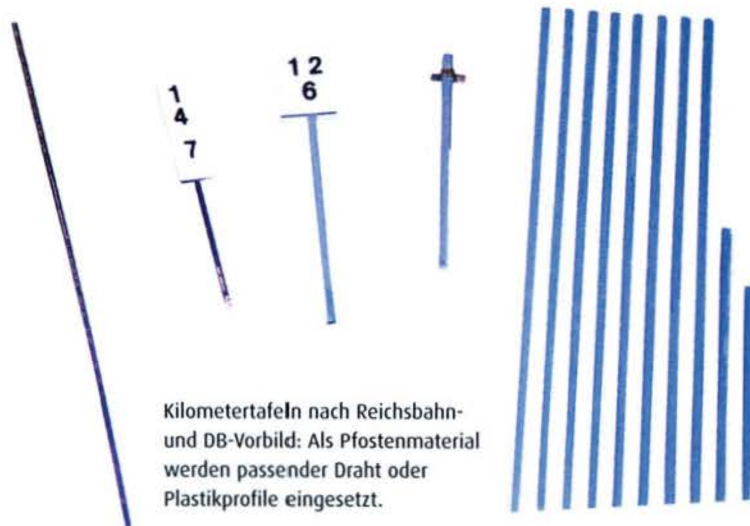
Nachdem die weiße Farbe gut getrocknet ist, können die Kilometerziffern aufgerieben werden. Anreibeziffern sind beispielsweise bei Conrad-Electronic erhältlich. Sie haben zwar die maßstäblich richtige Höhe von 2 mm, sind aber etwas zu stark gedruckt, so dass die selbstgebauten Kilometersteine und -tafeln geringfügig zu groß ausfallen. Das gilt aber auch für die meisten industriellen Produkte im H0-Maßstab. Zum Anreiben eignet sich das abgerundete Ende eines Pinselstiels. Wichtig ist, darauf zu achten, dass der Abstand der Ziffern stimmig wirkt, und sie sollten möglichst senkrecht stehen. Aufpassen sollte der Modellbauer, nicht aus Versehen zu viele Ziffern anzureiben. Das kann durchaus passieren, wenn beim Anreiben das Trägerblatt zu fest an den Stein gedrückt wird. Sobald auf beiden Seiten des Steines Zahlen stehen, werden Sockel und Kilometeranzeige mit Holzleim verklebt.

Eine weitere relativ häufig anzutreffendene Form eines Kilometersteins ist quadratisch mit spitz zulaufendem Kopf. Von einer 5 x 5-Millimeter-Holzleiste wird wieder ein 8 mm langes Stück abgelängt. Für den Sockel werden allerdings bei diesem Exemplar zwei Holzleisten von 2 x 3 x 6 mm benötigt. Um die von allen vier Seiten spitz zulaufende Form zu erzielen, wird 1 mm unterhalb des Kopfendes ein waagerechter Strich rund um den Klotz gezeichnet: Hier beginnt die Verjüngung. Auf den Kopf werden Diagonalen aufgemalt. Jetzt kann mit einer Feile die Spitze des Kilometersteins herausgearbeitet werden. Das Lackieren und Beschriften geht genauso, wie es beim würfelförmigen Modell beschrieben wurde.

Relativ selten sind Kilometersteine, bei denen Stein und Sockel, der eher wie ein Pfosten aussieht, aus einem Stück bestehen. Auch im Modell wird diese Art aus einem Stück erstellt; aus einer Holzleiste von 5 x 3 mm mit einer Länge von 12 mm. Auf dieses Werkstück wird der Kilometerstein aufgezeichnet und ausgesägt. Alle weiteren Arbeitsschritte verlaufen wie bei den zuvor beschriebenen Formen.

Wer möchte, kann nun seine Kilometersteine noch altern. Bei den Schmutzablagerungen handelt es sich entweder um Bremsabrieb, der in der Farbe dem Schotterbett ähnlich ist, oder um Rost. Rost tritt aber nur auf, wenn der Stein beschädigt ist. Manchmal sind an angeschlagenen Kilometersteinen sogar Eisenstäbe der Metallarmierung zu sehen. Diese Alterung kann demnach bei Exemplaren aus der Länderbahnzeit nicht vorkommen. Zum Patinieren verwendet man am besten Pastellkreide oder stark verdünnte Farben in Lasurtechnik.

Kilometertafeln sind noch einfacher herzustellen als Kilometersteine. Die Tafeln der Deutschen Reichsbahn haben im H0-Maßstab eine Größe von



Kilometertafeln nach Reichsbahn- und DB-Vorbild: Als Pfostenmaterial werden passender Draht oder Plastikprofile eingesetzt.

12x4 mm, und die Gegenstücke der Deutschen Bundesbahn sind 8x6 mm groß. Das geeignete Material für die Blechtafeln ist Zeichenkarton, der mit einem scharfen Bastelmesser, an einem Stahllineal geführt, zugeschnitten wird. Beim Schneiden sollte die Klinge des Messers in einem flachen Winkel gehalten werden, um Faserbildungen und Auswerfungen auf der Rückseite des Kartons zu vermeiden. Sollte die Rückseite dennoch nicht eben genug sein, kann sie noch mit feinem Schleifpapier nachbehandelt werden. Anschließend werden die Ziffern aufgerieben. Als Pfostenmaterial bietet sich Draht mit einer Stärke von 0,6 mm an. Will man einen Betonpfosten nachempfinden, kann man ein 1x1 mm-Plastikprofil einsetzen. Für die DR-Tafeln haben die Pfosten eine Länge von 24 mm bei der DB müssen sie 30 mm lang sein. Zum Verkleben der Pfosten auf der Rückseite der Tafeln eignet sich Sekundenkleber. Diejenigen, die es ganz genau nehmen, können an den Betonpfosten ebenfalls mit Sekundenkleber noch eine Befestigungslasche, die aus einem 0,1 mm breiten Messingblechstreifen entsteht, anbringen. Wer seine Tafeln etwas verwittert aussehen lassen möchte, kann diese zwei- bis dreimal mit mattem Klarlack behandeln, wodurch sich auch ihre Festigkeit erhöht.

Aufgestellt werden die so entstandenen Kilometersteine und -tafeln auf der heimischen Anlage dort, wo sie auch beim Vorbild stünden. Ob die Entfernung zwischen den einzelnen Steinen und Tafeln ebenso vorbildgetreu und maßstäblich vorgenommen wird, hängt vom Geschmack des Modellbahners und dem vorhandenen Platz ab.

Karsten Naumann/al



Fotos: Karsten Naumann

Wie beim Vorbild: Die moderne maßgebliche Kilometertafel steht vor dem übriggebliebenen Kilometerstein aus früheren Tagen.

BASTELTIPPS

Kurventaugliche Schnellzugwagen

Gerhard Ziegler zeigt, wie die TT-m-Wagen von Tillig sicher auch durch kleinste Radien fahren.

● Die Modelle der so genannten m-Wagen der Deutschen Bundesbahn, die Tillig jetzt in der Spur TT fertigt (Artikelnummern 13670 bis 13689; Probefahrt im MODELLEISENBAHNER 2/2001), neigen bei kleinen Radien, die vielleicht noch mit Neigungswechseln verbunden sind, zum Entgleisen. Auch unsauber verlegte Gleise können diesen unerwünschten Effekt hervorrufen. Eine kleine Korrektur verhindert, dass ganze Modellbahnanlagen neu errichtet werden müssen. Der Einsatz der Wagen wird bei sorgfältiger Ausführung nicht negativ beeinflusst, ebenso ist die Kurzkupplungsfähigkeit von der Anpassung nicht betroffen.

Das Foto zeigt die Verhältnisse auf einem Gleisstück mit dem Radius von 310 Millimetern ohne Neigungswechsel. Ursache für die Entgleisungen ist, dass die Räder an die Grundplatte stoßen. Abhilfe schafft ein scharfes Bastelmesser, mit dem die dargestellten Ecken sauber abgetrennt werden. Auf ein sauberes Entgraten der Schnitte ist zu achten, da die Kurzkupplungsdeichseln über die Flächen laufen.

Zwei Hinweise seien noch gegeben: Erstens sollte man beim Trennen der Inneneinrichtung vom Wagenboden mit Bedacht vorgehen, da ansonsten die Federn der Kurzkupplungskulissen sehr leicht ins Nirwana des Modellbahnzimmers verschwinden können. Zweitens sind für das Aufsetzen der Inneneinrichtung sehr ruhige Hände notwendig, denn die Inneneinrichtung muß auf die Grundplatte geklipst werden, wobei die Federn zum Herausspringen aus den nicht abgedeckten Kurzkupplungskulissen neigen. *Gerhard Ziegler/kla*

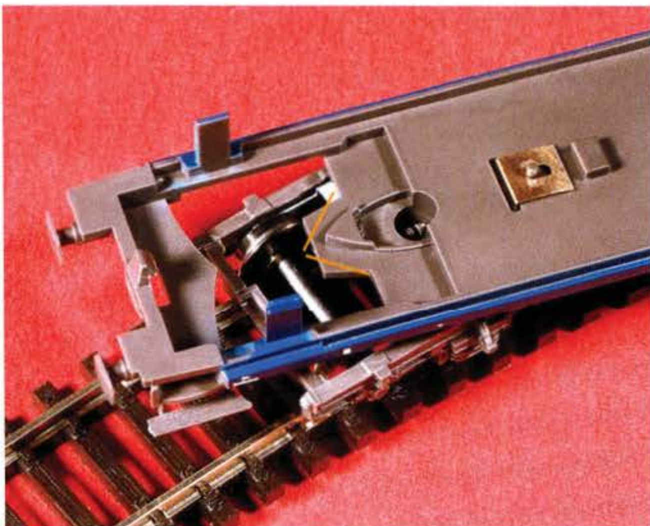


Foto: Jochen Frickel

Die Striche kennzeichnen die Ecken, die für ein ungehindertes Ausschwenken der Räder entfernt werden müssen.

Fischer-Kran für Lehmann-Bahn

Horst Fischer erleichtert den Gartenbahn-Mitarbeitern ihre körperlich schwere Arbeit



Der neue Kran mit seinem Schutzwagen absolviert gerade seine Laufprobefahrt.

● Eigentlich war daran gedacht, im Garten-Bahnbetriebswerk an der Bekohlung einen Kran aufzustellen. Doch wie sich herausstellte, waren Investitionsmittel nur begrenzt vorhanden und sollten, wenn auch beim Vorbild manchmal anders gehandelt wird, mit möglichst großem Nutzen eingesetzt werden. So fiel die Entscheidung, zunächst einen fahrbaren Kran zu beschaffen.

Mittlerweile hatten aber die Arbeiten am Ausleger schon begonnen. Dessen Einzelteile entstanden mit der Säge aus 2 mm starkem Pertinax. Die Rolle der Senderwahleinrichtung eines Radios fand sich in der Bastelkiste und dient seither als Seilrolle an der Auslegerspitze. Die Größe des Auslegers ließ den Einsatz auf einem Eisenbahnfahrzeug zu, so dass die bis dahin geleistete Arbeit keineswegs für die sich ab und zu auf die Gartenbahngleise legende Katz war.

Zwei Drehgestelle, bei Lehmann unter der Artikelnummer 67402 zu

AUS DER IDEENKISTE

Hilfsmittel für N-Rangierer

● Auch in der Spurweite N sind die Rangierer auf Hemmschuhe angewiesen. Für deren Anfertigung verwendet man herkömmliche Schienenverbinder. Diese sind, beispielsweise mit einem Schraubendreher, vorsichtig aufzuspreizen. Das richtige Maß dafür ist durch ein wenig Probieren herauszufinden. Die Verbinder dürfen, von oben flach auf ein Schienenprofil gelegt, nicht herunterfallen. Damit ist das Profil von Sohle und Führungsleiste des Hemmschuhes hergestellt. Auf der flachen Seite, der ursprünglichen Unterseite, wird mit dem Lötkolben auf einem Ende ein Zinnpunkt angebracht. Nach dem Erkalten befeilt man diesen an den Seiten und oben so weit, bis die charakteristische Form des so genannten Bockes entstanden ist. Auf die Nachbildung des Griffes kann im Maßstab 1:160 verzichtet werden; Perfektionisten werden dafür ein Stück dünnsten Drahtes ankleben. Der Schienenverbinder wird danach auf Länge geschnitten. Diese wird mit dem Rad eines Güterwagens bestimmt. Die Lauffläche des Rades muss am Bock an- und gleichzeitig auf der Sohle aufliegen. Zum Abschluss erhält der Hemmschuh mit einem feinen Pinsel noch seine rangiergelbe Farbgebung.
Bernhard Kupjetz/kla

haben, und die entsprechenden Radsätze sollten den Kran sicher auf den Schienen führen. Für ein realistisches Aussehen wurden die Drehgestelle so weit aneinander gerückt, dass der Abstand der Achsen im Drehgestell und zwischen den Drehgestellen gleich war. Damit war auch die Länge des Wagens an nähernd bestimmt. Für diesen diente ebenfalls Pertinax, diesmal 6 mm stark, als Grundplatte. Die Nachbildung der Langträger erfolgte mit schmalen Pertinax-Streifen, die mit Zweikomponenten-Kleber angebracht wurden.

Der Führerstand wurde in der Breite eines Güterwagens und ebenfalls aus Pertinaxplatten ausgeführt. Die drehbare Lagerung erfolgte über einen Ring und eine Buchse. Die Grundplatte wurde innerhalb des Ringes ausgebohrt, um dort die Seilnachbildung durchzuführen. Zum Heben und Senken des Kranhakens entstand eine Kurbel aus 3 mm starkem Kupferdraht, für deren Lagerung Bohrungen in den Seitenwangen unter der Grundplatte des Wagens dienten. Der Ausleger wird mit einer Kette in gehobener Stellung gehalten, bei Überführungsfahrt des Kranwagens wird die Kette ausgehängt und der Ausleger über einem Schutzwagen abgelegt. *Horst Fischer/kla*



Fotos(2): Horst Fischer

Auch im Einsatz zeigen sich Nutz- und Spielwert der eingesetzten Investitionsmittel.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 25 Mark honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 50 Mark. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH, Redaktion MODELLEISENBAHNER, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee

Mit offenen Augen in den Urlaub



Foto: Arne Pietsch

Eine Besonderheit ist dieser Durchlass im Kandertal, dessen Umsetzung auf der Modellbahn dem Platzmangel Abhilfe bringen kann.

● Viele Modellbahnanlagen beziehungsweise deren Erbauer leiden unter chronischem Platzmangel. Um dem abzuhelfen, möchte man manchmal zu ungewöhnlichen Lösungen greifen. Dann stellt sich die Frage nach deren Vorbildtreue. Doch fast alles hat es schon einmal gegeben: Beispielsweise ist im Kandertal in der Schweiz eine Unterführung des Bahndammes zu finden, die einem kleinen Bach und einem Wanderweg Durchlass gewährt – übereinander! Ebenso zeigt das Bild eine sehr einfache Ausführung einer Fußgängerbrücke. Nicht nur, um Fragen des Platzmangels zu lösen, empfiehlt sich deshalb, in der bevorstehenden Urlaubszeit, für die der MODELLEISENBAHNER viel Spaß wünscht, die Augen offen und die Kamera bereitzuhalten. ***Arne Pietsch/kla***

Modell-Geschichte

Deutsche Geschichte der jüngeren Vergangenheit hat Erhard Kunkel im Modell dargestellt.

● Ein Blickfang auf der Märklin-Anlage ist die Nachbildung eines Teilstückes des ehemaligen Eisernen Vorhanges. In der im thüringisch-hessischen Grenzland angesiedelten Modelllandschaft ist die vergangene, aber nicht vergessene Geschichte für die Preiserlein zu besichtigen. Der Wachturm entstand nach Vorbildfotos aus grauer Pappe und Bastelresten. Den Grenzzaun bietet Faller an. Zusammengeklebte rostbraune Schienenprofile ergaben die Panzersperren. Das Plakat links der Straße, das die grauenhafte Perfektion des ehemaligen „antifaschistischen Schutzwalles" zeigt, entstand am Computer durch Verkleinern einer gescannten Zeichnung. Genauso wie das Schild „Willkommen in Thüringen" steht es auf einem Ständer aus zurechtgebogenem, zusammengeklebten Draht. Der Graben und die gepflügte Fläche davor wurden aus Moltofill geformt. Eine neu geteerte Straße verbindet die viele Jahre getrennten Dörfer. Ein Parkplatz steht den Preiser-Touristen für die Rast zur Verfügung. *Erhard Kunkel/kla*



Foto: Erhard Kunkel

Die Preiserlein informieren sich über die bis vor kurzem noch stark gesicherte und mittlerweile offene Grenze.

Buona sera

Beim Vorbild kommen die Charakterköpfe der E636-Familie in die Jahre. Die Modelle unterzog Roco unlängst einer Überarbeitung.

Urig schaut er aus, der italienische E-Lok-Oldtimer mit der ungewöhnlichen Achsfolge Bo'Bo'Bo'. Die Loks der Baureihe E636 und der davon abgeleiteten E646 und E645 begrüßten viele Italien-Urlauber schon am Brenner-Pass. Heute muss man schon sehr viel Glück haben, um eines der Fossile an ihrem Lebensabend so weit nördlich zu sehen.

E645104 ist zwar ein Ableger der ab 1940 gebauten E636, dabei aber jünger als so manche deutsche 141 oder 110.1. Sie stammt aus einer Kleinserie von fünf Maschinen, die gegenüber der normalen E645 eine Getriebeübersetzung für 140 km/h erhielten. Zur Unterscheidung von den anderen E645 gaben die Italienischen Staatsbahnen (FS) ihnen die Baureihenbezeichnung E646. Ab 1978 baute man die Loks in die 120 km/h schnelle Normalversion zurück und reihte sie als E645101 bis 105 ein. Die Bauausführung des Modells entspricht der rückgebauten Lokomotive.

Die Getriebeübersetzung des Roco-Modells trägt dem Rechnung. Die braune Italienerin bescheidet sich mit umgerechnet 122 km/h, was gute Langsamfahreigenschaften erwarten lässt. Dem wird die Lokomotive voll gerecht. Bei 2,8



Auch Schlafwagenzüge, hier ein Rivarossi-Modell, beförderten die E645 in früheren Jahren.

Frischfisch ist ein verderbliches Transportgut. Darum musste er schnell befördert werden, wozu die DRG einige Kühl-Dreiachser vorhielt.

Schnell-Fisch

Wie bei den Originalen wurde auch Fleischmanns Gkwh Berlin aus dem ebenfalls dreiachsigen Gml-Typen der Verbandsbauart entwickelt. Das Modell ist darum ein enger Verwandter des Ghwps Stettin.

Auf dessen Fahrwerk basiert auch der Kühlwagen. Die Ausführung des Schriftzuges Seefische entspricht einer von mehreren in der Epoche II gebräuchlichen Schrifttypen. Auch der Rest der Anschriften ist größenrichtig und konturenscharf aufgedruckt. So erfährt der Modellbahner, dass sein Wagen eine Bremsanlage mit Umschaltung zwischen Güter- und Personenzugbetrieb (GP-Wechsel) besitzt. Da die Dreiachser in maxi-



Die Griffstngen sind, wie bei Fleischmann üblich, ab Werk montiert.



Hier führt ein Bäder-Sonderzug den schmucken Güterwagen mit.

Volt rollt sie nahezu geräuschlos mit sechs km/h los. Aus der Bewegung lässt sich ihr Tempo noch auf vier km/h reduzieren. Noch mehr Spaß bereitet es, die Lok mit einem Personenzug auf Kurvenfahrt zu beobachten. Durch die gelenkige Bauweise giert E645104 förmlich nach Kurven. Im gesamten Geschwindigkeitsbereich rollt sie auch durch einen 358-Millimeter-Kurvenradius absolut taumelfrei. Eine Schwungmasse verhilft dem Modell zu einem Auslauf von 19 Zentimetern aus 120 km/h.

Die Zugkräfte der mächtigen Maschine enttäuschen ein wenig. Die 103 Gramm in der Ebene, was einem Zug mit immerhin 35 Güterwagen entspricht, gehen noch in Ordnung. Mit den 72 Gramm, also etwa 25 Wagen über Steigungen von drei Prozent kann man sicher auch noch leben. Aber 46 Gramm, mithin 18 Wagen, auf der Acht-Prozent-Rampe sind für einen immerhin 634 Gramm schweren Sechsachser recht bescheiden. Die Begründung hierfür findet sich im Antriebskonzept. Im Gegensatz zum Vorbild treiben das Modell nur vier der sechs Achsen an. Das mittlere Drehgestell wird noch nicht mal zur Stromabnahme herangezogen, was aber nicht weiter stört. Geradezu ideal ist die Maschine für den Einsatz auf lausig verlegten Teppichanlagen. Dank des gelenkigen Fahrgestells nimmt sie nicht ausgerundete Anfangs- und Endpunkte von Steigungen klaglos hin. Das vollständig gekapselte Getriebe verhindert die Aufnahme von Dreck und Teppichflusen.



Unter der Platine sitzt der Motor, darauf befindet sich seit kurzem eine Digital-Schnittstelle.

Wegen der sehr guten Detaillierung ist die Lok aber für solche Gewalteinsätze zu schade. Die Gravur des Gehäuses gibt alle Einzelheiten des Vorbilds wieder. Viele Griffstangen sind freistehend ausgeführt, wobei sie der Käufer selbst anbringen muss, was aber leicht von der Hand geht. Farbgebung und Beschriftung entsprechen den Vorschriften der Epochen IV und V und wirken authentisch.

Das Modell kann seinen Strom wahlweise auch von den Dachstromabnehmern beziehen. Dass die E-Lok eine Schnittstelle nach NEM 652 besitzt, erleichtert den Umbau auf Digitalbetrieb, zumal der Hersteller auch ausreichend Platz für den Baustein unter der Platine geschaffen hat. Selbst mit Rocos einfachem, nicht lastgeregelten Decoder 10742 beeindruckt die Maschine durch hervorragende Fahreigenschaften.

Ein Verkaufspreis von maximal 310 Mark darf heutigentags für ein schönes Modell als noch moderat gelten. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit; sehr gute Langsamfahreigenschaften; ruhiger Lauf; gute Detaillierung

KONTRA Mittelmäßige Zugkraft

PREIS Etwa 310 DM

URTEILE ☒☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Gattungszeichen:

G	Gedeckter Güterwagen
k	Gedeckter Wagen mit Kühleinrichtung
w	Ladegewicht unter 15 Tonnen
h	Ausgestattet mit Heizleitung
m	Ladegewicht bis 20 Tonnen
l	Gedeckter großräumiger Wagen
s	Geeignet für Züge bis 90 km/h (ab 1939)



mal 85 km/h schnellen Zügen laufen durften, kamen sie auch in Eilgüter- und Personenzügen zum Einsatz. Auf der Modellbahnanlage wuchtete eine E 16 den Zwölf-Wagen-Testzug, in den der Gkwh direkt hinter der Lok eingestellt war, problemlos mit umgerechnet 150 km/h durch den 358-Millimeter-Radius. Diejenigen, die die Angaben zur Ladefläche mit denen des Ghwps vergleichen, werden trotz fast identischer Außenmaße beim Gkwh wegen der Torfoleum-Dämmung einen erheblich geringeren Wert feststellen.

Bei der Übertragung der Vorbildmaße ins Modell nahmen es die Nürnberger sehr genau. Auch die Gestaltung des Wagens gehört zum Besten, was derzeit auf dem Güterwagenmarkt im Großserienbereich zu haben ist. Die Gravur des Aufbaus weist vorbildlich kleine Nieten und sehr schmale Fugen zwischen den Brettern auf. An der Bremserhausstirnseite hätte man sich nur noch einen freistehenden Handlauf gewünscht. Auf der anderen Seite ging's ja auch. Dass Fleischmanns Gkwh am Bremserhaus nur am Aufbau Griffstangen besitzt, entspricht der Ausführung einiger Vorbildfahrzeuge.

Der Fahrwerksbereich entspricht dem hohen Standard, den die Fleischmänner beim Kunststoffformenbau erreicht haben: Dünne Achshalter, in Radebene liegende Bremsklötze und fein gravierte Blattfederpakete hieven den Wagen in die Großserienspitzengruppe. Dass die mittleren Trittbretter eine Aussparung haben, ist notwendig, um den Ausschlag des mittleren Radsatzes in Kurven zu ermöglichen. Wenn jetzt noch Federschaken und Federböcke durchbrochen wären..., aber das wäre wohl zu viel des Guten. Auch am anderen Ende des Wagens, auf dem Dach also, ist alles im Lot. Dessen rauhe Oberfläche gibt den Eindruck einer Gewebedachdecke mit Firnisüberzug gut wieder. Weiterhin gefällt die Ausführung der sechs Dachlüfter.

Wegen der sehr guten Ausführung des Wagens geht auch der Preis von etwa 53 Mark noch in Ordnung. Vorbildgemäß ist auf die Bildung von Ganzzügen zu verzichten.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Gehäusegravur; exzellente Bedruckung; tadellose Laufeigenschaften; sehr gute Maßhaltigkeit.

KONTRA Teilweise angespritzte Griffstangen; keine Verglasung des Bremserhauses.

PREIS Etwa 53 DM

URTEILE ☒☒☒☒

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Die Silberscheibe von Josef Dusch macht das Erstellen des Gleisplanes für den Stelltisch der heimischen Modellbahnanlage einfach.

Pult-Bild

Aller Anfang ist schwer. Dies haben sicher schon viele Modellbahnfahrdienstleiter gedacht, wenn sie sich ein authentisches Bild für den Stelltisch ihrer Modellbahn wünschten. Manuelle Arbeit befriedigt vom Ergebnis nicht so recht. Am Computer bieten hochgezüchtete Programme viele Möglichkeiten, aber auch viele Fallen, die man erst durch lange Erfahrung erkennt. Ganz einfach gestrickte Programme haben nicht ausreichend Tiefe für die komplexen Abbildungen.

So ist es hoch anzurechnen, wenn jemand seine Erfahrungen weitergibt. Josef Dusch hat sich in das Zeichenprogramm CorelDraw eingefuchst und einen praktikablen Weg für den Bau eines Stelltisches gefunden.

Die CD-ROM enthält die Anleitung zum Stelltischbau und umfangreiche Symbolbibliotheken. Die geschickte Kombination der Werkzeuge des Vektorgrafikprogramms CorelDraw in Verbindung mit vorbereiteten Dateien führen den Stelltisch-Suchenden binnen kurzer Zeit zum Erfolg.

Einzige Bedingung, um mit der CD arbeiten zu können, ist

Gut strukturierte Daten für teures Grafikprogramm

das Vorhandensein eines PC ab 486 mit Windows ab 95 aufwärts und eine Lizenz von CorelDraw ab der Version 6.0 (die aktuelle Version 10 kostet etwa 1200 Mark). Und damit sind auch gleichzeitig die Grenzen und Möglichkeiten des Gebotenen umrissen. Die CorelDraw-Dateien sind mit anderen Zeichenprogrammen nur bedingt zu öffnen. Aber es ist zu erwarten, dass mit den immer mehr zunehmenden Möglichkeiten des Datei-Exports in Zukunft die Stelltischsymbole auch für andere Programme geliefert werden können.

Der Umgang mit den Daten ist einfach, wenn man erst einmal die Datei „GBS Hilfe" gefunden hat. Bislang fehlt ein Hinweis auf diesen Einstieg, aber Änderung ist von Dusch-Modellbahn zugesichert. In der Datei ist Schritt für Schritt das Erstellen der Stelltischzeichnung erklärt, so dass auch derjenige, der bislang mit CorelDraw keine Erfahrungen hatte, sich in das Programm einarbeiten kann.

In den Rasterdateien sind hilfreiche Funktionen voreingestellt. So sind die Hilfslinien, die das Stelltischraster bilden, „magnetisch". Dadurch werden die Symbole exakt in die Fluchten gezogen, es entsteht ein sauberes Bild. Die Symbole werden

AUF EINEN BLICK

PRO Umfangreiche Sammlung von Stellelementsymbolen; erprobte Verfahren, um Muster zu variieren; Verwendung als Stell- oder Sichtpult möglich

KONTRA Ausschließliche Ausrichtung auf CorelDraw; teure Grafiksoftware als Grundlage für das Arbeiten notwendig; Hilfedatei nicht genannt

PREIS 35 DM

URTEILE 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super, 4 Schluss-Signale: sehr gut, 3 Schluss-Signale: gut, 2 Schluss-Signale: befriedigend, 1 Schluss-Signal: noch brauchbar

---

Beton-Pfeife

Vollmer bietet für alle Freunde moderner Zeiten mit dem neuen Bausatz eines H0-Skaterparks den Abenteuerspielplatz der heutigen Jugend.

Langsam ziehen die moderneren Zeiten auch im Zubehörmarkt der Modellbahnindustrie ein. Es gibt nicht mehr nur die verträumten Schwarzwaldhäuschen und Reihenhaussiedlungen, sondern immer mehr auch die typischen Großstadtmotive und die Architektur der urbanen Ballungsräume zu kaufen. Eines dieser Motive für den Modellbahner, der ICE und moderne Containerzüge über seine Anlage fahren lässt, ist der typische Spielplatz der Neuzeit: Ein Skaterpark!

Diese modernen Anlagen aus Beton sind inzwischen längst aus den Großstädten bis in die Dörfer gezogen, in allen Regionen zu finden und haben die alten Abenteuerspielplätze auf die Plätze verwiesen. Ohne eine Halfpipe kann kein Skaterpark bestehen und deshalb hat man bei Vollmer diese auch in den Mittelpunkt gestellt. Sie wissen nicht, was eine Halfpipe ist? Das ist dieses Halbrund aus Beton, in dem die jugendlichen Skateboard- und BMX-Fahrradfahrer, die Inline-Skater, die früher Rollschuhfahrer hießen, und seit kurzem auch diejenigen mit Scootern, früher als Tretroller bekannt, oder Kick-Boards, merkwürdigen Rollern mit drei Rädern und Lenkstange, ihre waghalsigen Sprünge und Figuren



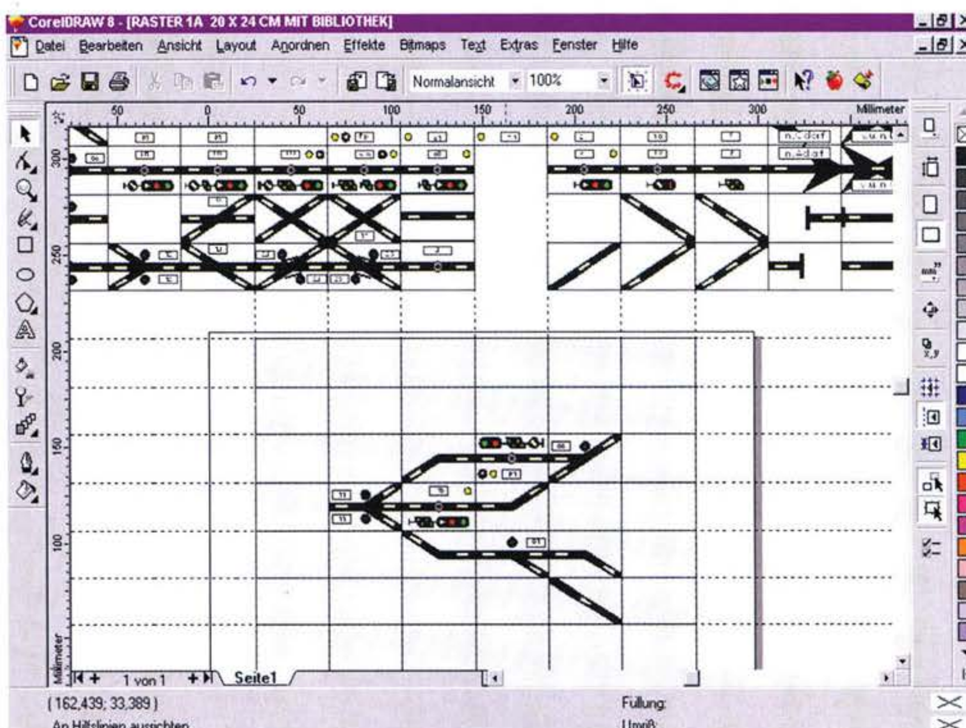
mit Kopieren und Einfügen an die gewünschte oder notwendige Stelle gesetzt. Dann sind noch die Signal- und Weichenbezeichnungen zu ändern, vorgesehen sind sie bereits. Der Vorrat an unterschiedlichen Symbolen beläuft sich auf immerhin 350 Stück. Das fertige Pult-Bild ist stufenlos skalierbar und kann auch an verschiedene

Kopieren, Einfügen, Skalieren führen zum Wunschergebnis

Verwendungen angepasst werden. So kann ein klassicher Stelltisch mit Bedienelementen entstehen oder nur ein ausgeleuchtetes Gleisbild, bei dem die Steuerung über den PC erfolgt.

Die mögliche Weiterverarbeitung der Grafik ist in der Datei „GBS Bauplan" beschrieben, die auch Tipps zum Stelltischaufbau und zur Elektronik enthält. Die CD liefert so den Einstieg zur Beschäftigung auf handwerklichem und elektronischem Gebiet nach den verschiedensten Erfordernissen.

Die Silberscheibe ist ausschließlich im Direktvertrieb bei Josef Dusch, der dieses Produkt in seiner Freizeit entwickelt hat, zu bekommen. Informationen sind per Email: josef.dusch@dusch-modellbahn.de, Internet: www.dusch-modellbahn.de, Fax (08374) 588062 oder über die Postanschrift Dusch-Modellbahn, Gemeinderied 28, 87463 Dietmannsried zu erhalten. *Klaus Habermann*



In CorelDraw entsteht mit vorgefertigten Symbolen im Raster schnell ein authentisches Gleisbild.


Ob es den beiden Preiser-Punkern hier wohl gefällt? Die Bodenplatte wie die Figuren gehören nicht zum Lieferumfang.

üben und vorführen. Natürlich fehlen auch nicht die anderen kleinen Hindernisse, die eine gute Körperbeherrschung fordern. Geländer sind immer wieder beliebte Sprungobjekte bei Skateboardern und Inliner-Fahrern. Der Zusammenbau des Vollmer-Pakets ist denkbar einfach und in höchstens einer halben Stunde erledigt. Ärgerlich sind die dicken Grate, an denen die Spritzlinge hängen. Das eine oder andere Teil kann da entzwei brechen, wenn es nicht vorsichtig genug herausgeschnitten wird. Für den stilechten Hintergrund gibt es eine Wand, die mit einem Graffitti beklebt werden kann. Die zusammengeklebte Anlage sieht dann auch genauso öde aus wie die Vorbilder. Die beigelegten Roller sind eher unpassend: Sie sehen wie Tretroller aus längst vergangenen Zeiten aus. Mit so einem Gefährt wäre man als Jugendlicher heute mega-out.

Statt echter Betonödnis wenig teurer Plastikglanz

Am Schluss braucht man nur noch ein paar H0-Jugendliche, die dann entweder Kunststücke proben oder auf den beigelegten Bänken herumlungern. Und man muss den nötigen Platz auf der eigenen Anlage für eine solche Szenerie entbehren können.

Stefan Alkofer

Auf einen Blick

PRO Interessantes, modernes Anlagen-Motiv; authentisches Accessoire für alle Epoche V-Bahner, einfacher und schneller Zusammenbau

KONTRA Empfindliche Teile; die dicken Bauteile haben Plastikglanz; die beigelegten Roller stimmen überhaupt nicht; keine Grundplatte; relativ hoher Preis

PREIS 24 Mark

URTEILE 2 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super, 4 Schluss-Signale: sehr gut, 3 Schluss-Signale: gut, 2 Schluss-Signale: befriedigend, 1 Schluss-Signal: noch brauchbar

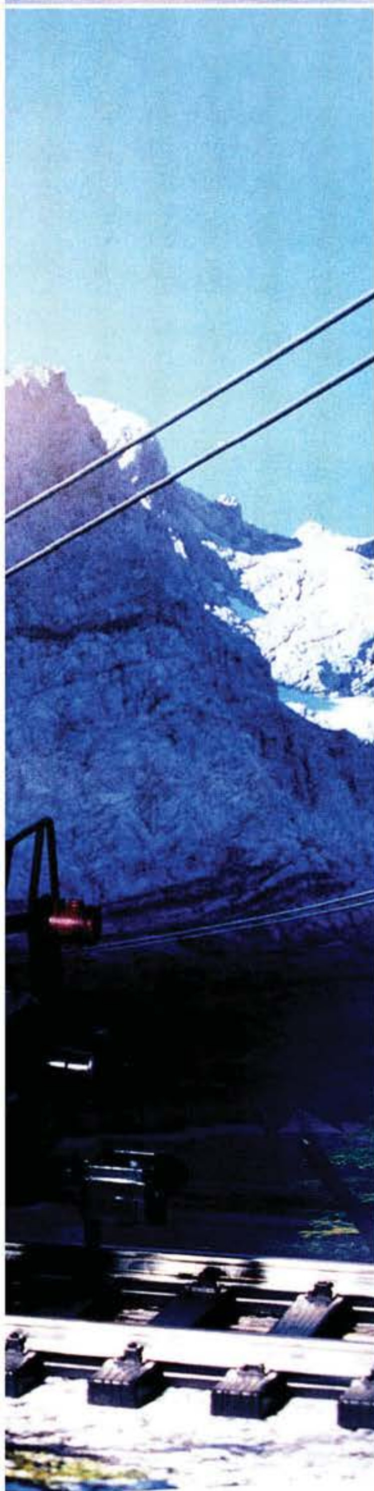
Die Spur-I-Bahner können ihren Fahrzeugpark wieder um einen neuen Fahrzeugtyp bereichern: Märklin liefert die Diesellok V 60 107 im Maxiprogramm.

Zug-Spitze





Der Antrieb auf die optisch gelungenen Speichenräder erfolgt nicht durch die bewegliche Blindwelle, sondern nur auf die dritte Achse.



Die bekannteste Rangierlok auf DB-Gleisen

Am Fuß des bekanntesten Berges des Karwendelmassivs, der Zugspitze, traf im Jahr 1956 die vierte Maschine eines damals völlig neuen Loktyps in der Olympiastadt Garmisch-Partenkirchen ein, um im Rangierdienst selbst an der Zugspitze zu stehen: V60107. Die Rangierlok wurde bei MaK als eine von 78 Maschinen der insgesamt 275 Lokomotiven umfassenden ersten Bauserie unter der Fabriknummer 600027 montiert. Heute ist die Maschine in Hagen abgestellt und erwartet wahrscheinlich ihre Ausmusterung. Märklin hat sich jetzt für die Spur-I-Bahner dieser wohl wichtigsten DB-Rangierlok angenommen und sie als wuchtiges Fahrzeug im Maxi-Programm ausgeliefert.

Maxi, waren das nicht die Spur-I-Fahrzeuge, die ein bisschen wie aus einem Märklinmetallbaukasten aussehen? Keine Spur bei V60107 – klasse sieht sie aus. Das Bundesbahn-Rot wirkt authentisch. Es sind keine großen Schraubenköpfe zu erkennen, die Proportionen wirken stimmig, und auch die Detaillierung gefällt beim ersten Augenschein. Lediglich die Kabel zu den Stirnlampen an den Umläufen fallen ein wenig unangenehm auf. Die Türen zum Führerstand sind beweglich und erlauben wie die glasklaren Scheiben einen Einblick in das eingerichtete Reich des Lokführers. Die Nachbildung der Griffstangen ist in Ordnung, ebenso die Gehäusegravur. Die geriffelten Umlaufbleche überzeugen den Spur-I-Bahner gleichfalls wie die insgesamt sehr saubere Lackierung. Dass man in Göppingen Modellfahrzeuge sauber bedrucken kann, ist hinlänglich bekannt. Die Garmischer V60 macht dabei keine Ausnahme. Alle Anschriften sind gestochen scharf und in diesem Maßstab sowieso lesbar. Abstriche muss der Maxibahner bei der Ausstattung der Pufferbohle machen. Im Maßstab 1:32 müsste ohne größere Kosten eigentlich etwas mehr möglich sein, wie Bremsschläuche und vielleicht Federpuffer? Aber Märklin bewirbt seine Maxi-V60 auch ausdrücklich als Spiellokomotive, die selbst Kinderhände aushalten soll. Das robuste Metallgehäuse verzeiht sicherlich vieles, ein kleiner Lackkratzer ist dennoch schnell geschehen. Das Fahrwerk aus Metall ist ebenso solide: Die erste und zweite Ach- →

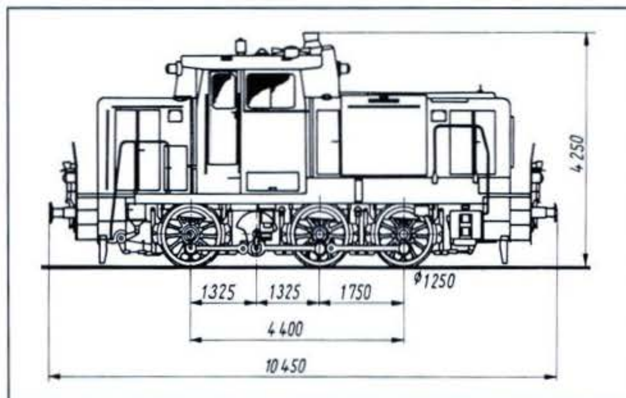


Wechselstromsysteme funktionieren auch ohne Punktkontakte, wie Spur I zeigt. Wer aber Gleichstrom benutzt, tauscht diese Platine aus.

MESS- UND DATENBLATT



V60107 der Deutschen Bundesbahn von Märklin



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: V 60 107 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: I/45 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2000
Epoche: III
Katalognummer: 54321
Im Handel seit: 2001
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok aus Metall mit Kunststoffteilen
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Kleinster befahrener Radius: 600 mm
Kupplung: Beidseitig Märklin-I-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 650 DM (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Wechselstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Delta
Stromabnahme: Über erste und dritte Achse mittels Radsatzinnenschleifern
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn und hinten, fahrtrichtungsabhängig



Mechanik

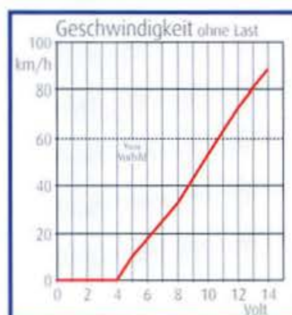
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf die dritte Achse und über Stangen auf alle weiteren Achsen
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Auf mittlerem Radsatz
Zugkraft:
0% Steigung: 450 g
3% Steigung: 400g
8% Steigung: 300g



Service

Gehäusedemontage: Dreiteiliges Gehäuse und Getriebeplatte sind durch Schrauben unter der Lok zu lösen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses zugänglich
Zubehör: Platine für den Gleichstrombetrieb
Bedienungsanleitung: Einfaches Heftchen mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
I_0 = Strom ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 10 Prozent für Spur I

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:32	Modell
Länge über Puffer	10450	326,5	324,5
Achsstand 1./2. Achse	1750	54,7	53,9
Achsstand 2./3. Achse	2650	82,8	84,1
Treibraddurchmesser	1250	39,1	38,1
Höhe der Lok über SO	4250	133	133
Gesamtachsstand	4400	137,5	138

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	4,5	6	-
Kriechen	4,7	6	-
U_{max}	17,5	113,5	150
$V_{Vorbild}$	11,5	60	60
U_{NEM}	14,0	89,3	100
bei 50km/h	9,5	50	35

se sind mit reichlich seitlichem Spiel ausgelegt, und der mittlere mit Haftreifen bestückte Radsatz ist sogar gefedert. Wenn man die Lok auf einem provisorisch aufgebauten Kreis ein paar Runden drehen lässt, zeigt sie auch gleich, dass größere Spalten zwischen einzelnen Schienensegmenten ihr nichts anhaben können. Somit ist sie auch für Teppichbahner geeignet.

Der Test bestätigt dann, was sich beim ersten Einfahren schon andeutete. Bei einer Spannung von 4,5 Volt fährt V60107 an und bei etwa fünf Volt dreht sie vollkommen ruckfrei ihre Runden mit knapp 10 km/h. Aus schneller Fahrt lässt sie sich bis etwa 4,7 Volt herunterregeln, bevor sie anhält. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h wird schon bei 11,5 Volt erreicht. Da bleibt

Trotz ausgewogener Fahreigenschaften reichlich schnell

auf dem Spannungsregler viel Spielraum nach oben. Bei sechs Volt höherer Spannung erreicht die Spur-I-Lokomotive vorwärts eine Höchstgeschwindigkeit von 113,5 km/h, rückwärts ist sie sogar noch ein wenig schneller. Das ist reichlich mehr als die Vorbildhöchstgeschwindigkeit, jedoch muss der Spur-I-Bahner nicht die höchste Spannung, die sein Fahrregler liefert, ans Gleis legen. Andererseits hat die V60 somit eine ausreichende Leistungsreserve, die ihr bei der Bewältigung der Aufgaben vor Güterzügen und in Steigungen zugute kommt.

Schraubt man das Gehäuse ab, das zudem auch an den Kabeln für das Spitzenlicht hängt, taucht ein kleines Fünfpol-Motörchen auf, das erstaunliche Kraft entwickelt, die es über Schnecke und Stirnradgetriebe an die dritte Achse abgibt. Die anderen Achsen werden durch die Stangen mitangetrieben. Eine Hakenlast von 450 Gramm war in der Ebene kein Problem,



Ein einfacher, solider Motor verrichtet seinen Dienst in der V 60. Das Gehäuse wird von Schrauben und Kabeln zusammengehalten.

Die Bedruckung der V 60 im Ablieferungszustand der Epoche III ist wie bei Märklin üblich in besonders guter Qualität ausgeführt.



und in der dreiprozentigen Steigung durften es noch 400 Gramm über die Seilrolle sein. Stärker sollte die Steigung laut Märklin-Bedienungsanleitung nicht ausfallen. V60107 schafft aber entgegen der Herstellerempfehlung bei einer Steigung von acht Prozent immer noch 300 Gramm. Damit dürfte die Kleinlokomotive ihrem Vorbild-Einsatzspektrum gewachsen sein. Der Auslauf ist nicht überragend und liegt zwischen fünf und zehn Zentimetern bei vorbildlicher Geschwindigkeit. Das sollte aber genügen, zumal die beiden stromabnehmenden Achsen 14 Zentimeter auseinanderliegen. Wer noch ein etwas realistischeres Fahrverhalten für seine V60 anstrebt, der muss dann wohl oder übel in seine etwa 650 Mark teure Lok einen Digitaldecoder einbauen.

In Göppingen ist mit der V60107 in Maxi-Ausführung ein optisch überzeugendes Modell mit guten Fahreigenschaften gelungen. *Stefan Alkofer*



Die Beschriftung von 89 7493 geriet gestochen scharf.



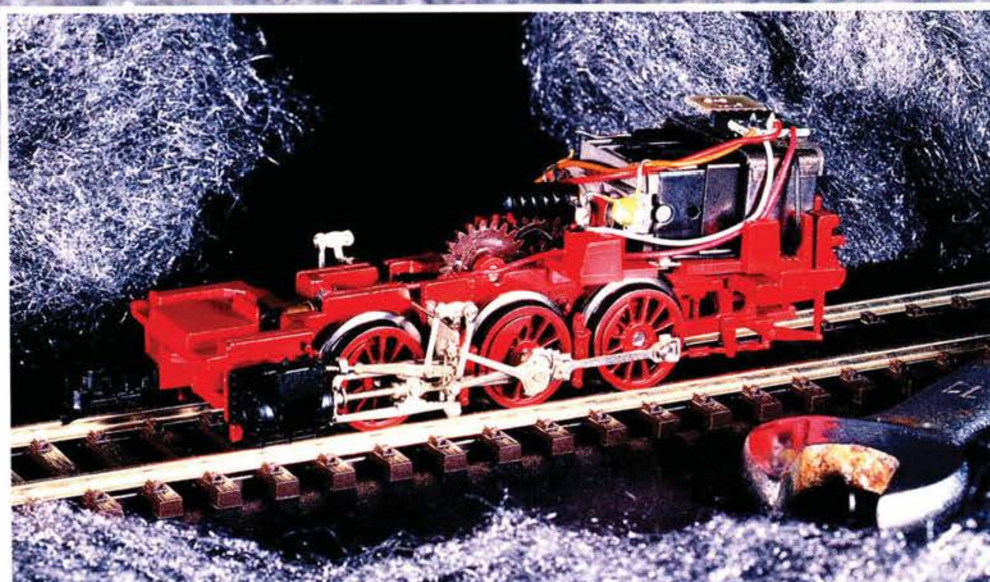
Pflegeleicht

Wenige 89.70-75 blieben dank fürsorglichen Personals beim Vorbild über die 50er-Jahre hinaus im Dienst. Das H0-Modell von Fleischmann wurde mit einer digitalen Schnittstelle auf den heutigen Stand gebracht.

Am Führerhaus der alten Preußin steht's: Lok in persönlicher Pflege. Das geschah damals bei der Deutschen Reichsbahn (DR) natürlich mit Putzwolle. Und mit erheblich größeren Werkzeugen, als das Aufmacherfoto suggeriert. Beim Vorbild hatten die Maschinen in den 50er-Jahren die Fürsorge ihres Personals auch nötig, waren sie doch im Schnitt ein halbes Jahrhundert alt. Ursprünglich ab 1882 für den Nebenbahndienst gebaut, machten sich die preußischen T3 auch im Rangierdienst nützlich. Von den etwa 1550 Lokomotiven übernahm die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) 473. 1961 schied bei der Deutschen Bundesbahn (DB), 1966 bei der DR die letzte T3 aus dem Bestand. Bei Werksbahnen überlebten die Dreiachser zum Teil bis zum Anfang der 70er-Jahre. Der Lunin-Wimpel, den auch das Modell trägt, war äußeres Zeichen für eine Lokomotive der DR, deren Stammpersonal sich über den täglichen Arbeitsaufwand hinaus um die Pflege des Fahrzeugs kümmerte. Neben dem berechtigten Stolz auf ihre Lok konnten die Eisenbahner auch noch Punkte im sozialistischen Wettbewerb sammeln.

Das Fleischmann-Modell der 89 7493 sammelt schon beim ersten Anblick Pluspunkte. Die Proportionen stimmen und geben den Eindruck einer preußischen T3 der verstärkten Ausführung sehr gut wieder. Einige dünne Leitungen am Kessel sind lediglich angespritzt, was aber nicht stört, da die anderen Details freistehend ausgeführt sind. Auch die Glocke auf dem Kesselscheitel und eine filigrane Nachbildung der Dampfpfeife auf dem Führerhausdach fehlen nicht. Beide Teile bestehen aus Kunststoff und sind lediglich ins Gehäuse gesteckt, weshalb sie beim Hantieren der besonderen Aufmerksamkeit des Modellbahners bedürfen. Der H0-Lokführer erreicht seinen Arbeitsplatz, indem er die scharf gravierten Trittstufen hochklettert. Das einzig Positive, was →

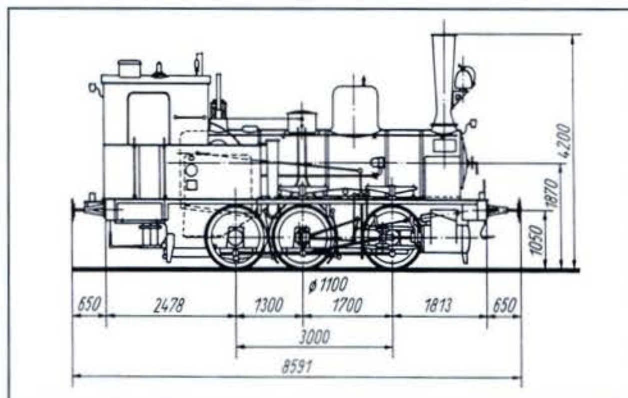
Beim Vorbild wurden die Loks natürlich nicht wie abgebildet mit Stahl-, sondern mit Putzwolle vom Schmutz des Dienstes befreit.



Der Antrieb der T3 erfolgt auf die mittlere Achse. Die anderen Achsen werden durch die Kuppelstange mitgenommen.

MESS- UND DATENBLATT

Baureihe 89 der DR von Fleischmann





Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: 89 7493 der Deutschen Reichsbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 1983
Epoche: III
Katalognummer: 4012
Im Handel seit: April 2001
Andere Ausführungen: 64010: 89.70-77, DRG, FMZ
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 148 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 250 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Fleischmann-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 290 DM (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Von allen 6 Rädern mittels Radsatzinnenschleifern
Motor: Dreipoliger Flachmotor
Beleuchtung: Zweilicht-Spitzensignal fahrtrichtungsabhängig
Digitale Schnittstelle: Nach NEM 651



Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle drei Achsen
Schwungmasse: Keine
Haftreifen: Keine
Zugkraft:
Ebene: 20 Gramm (Zug mit 28 Achsen)
3% Steigung: 15 Gramm (Zug mit 20 Achsen)
8 % Steigung: 11 Gramm (Zug mit 8 Achsen)



Service

Gehäusedemontage: Versenkte Gehäuseschraube im Boden lösen und Gehäuse abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Originalkupplungsimitationen
Bedienungsanleitung: Faltblatt mit knappen Vorbildinformationen und Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	8591	98,7	105,0
Achsstand der Lok	3000	34,5	34,8
Achsstand 2.-3. Achse	1300	14,9	15,4
Treibraddurchmesser	1100	12,6	12,6
Höhe über alles	4200	48,3	48,4
Höhe Kesselmitte über SO	1870	21,5	24,4

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	3,0	4	–
Kriechen	2,8	2	–
U_{Nenn}	14	75	70
$V_{Vorbild}$	8	40	17
V_{NEM}	11,2	56	42
bei 30 km/h	6,7	30	13

man über die klobigen Stirnlampen-Karikaturen sagen kann, ist, dass sie beleuchtet sind.

Die Ausführung des Fahrwerks gefällt. Die Nachbildung des genieteten Blechrahmens wirkt vorbildgetreu und auch die Gestaltung der Allan-Steuerung ist trotz der etwas zu breiten Ausführung der Treibstangen noch auf der Höhe der Zeit. Dass die schmalen Speichen der sehr schönen Metallräder, in korrekter Anzahl vertreten sind bedarf bei einer Fleischmann-Dampflok eigentlich keiner Erwähnung. 1,2 Millimeter hohe Spurkränze sind aber heutzutage zum sicheren Fahrbetrieb nicht mehr nötig. Die Brünierung kaschiert diesen Missstand ein wenig.

Auch ohne Lupe lassen sich die konturenscharf aufgedruckten Anschriften entziffern, die die Lok vorbildgerecht dem Bw Stralsund zuweisen.

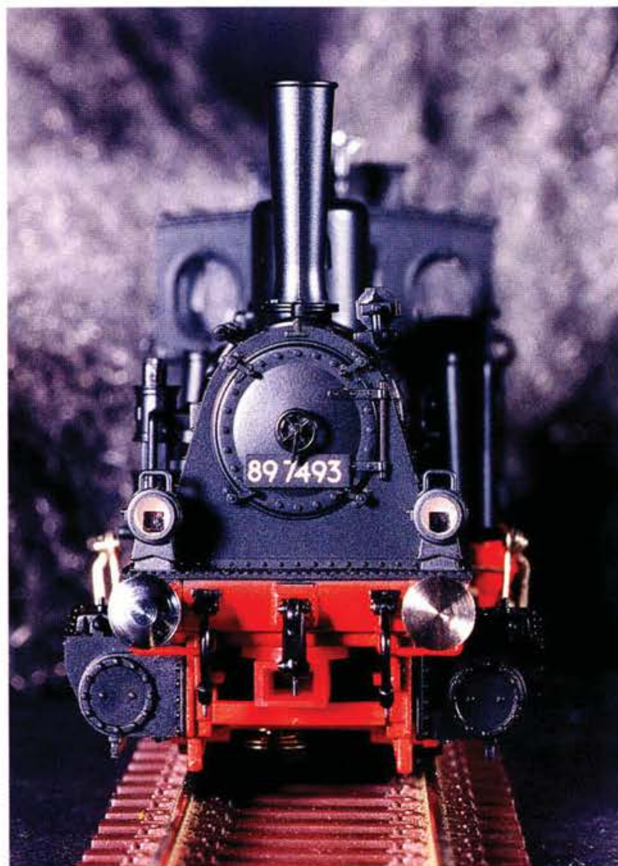
Als Antriebsquelle dient der Preußin ein dreipoliger Flachmotor, der seine Kraft über eine Schnecke und Zahnräder an die mittlere Achse weitergibt. Obwohl eine Schwungmasse fehlt, bleibt das Modell aus höheren Geschwindigkeiten nicht sofort stehen. Trotz des recht großen Motors bleibt der Führerhaus-Durchblick gewahrt. Auf der Heizerseite lugen bunte Kabel ins Blickfeld, die der Besitzer mit ein wenig schwarzer Farbe tarnen kann.

Der einfache Aufbau der Lok und das beiliegende Faltblatt der Bedienungsanleitung sorgen für den Durchblick beim Modellbahner. Dessen Miene erhellt sich weiter, wenn er Fleischmanns Kleine aufs Gleis stellt und am Fahrregler dreht. Bei drei Volt fährt die 89 mit umgerechnet vier km/h los. Das Tempo der Maschine lässt sich sogar auf zwei km/h reduzieren. Die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds erreicht die Lok bei acht Volt. Wenn eine Spannung von 14 Volt anliegt, rollt die T 3 mit 75 km/h über die Schienen. Dieser Wert ist zwar etwas hoch, doch sowohl die sehr guten

Langsamfahreigenschaften als auch die niedrige Geräuschkulisse rechtfertigen die Getriebeauslegung. Zumal sich die erreichbare Geschwindigkeit bei angehängtem Testzug, der aus neun zweiachsigen Güterwagen bestand, um etwa zehn km/h reduziert. Diesen Zug beförderte der Dreiachser auch auf der dreiprozentigen Steigung. Eine Ostseedüne mit einer Neigung von acht Prozent klettert die 89 noch mit vier Zweiachsern hinauf. Mit dieser Leistung kann die T3 vorbildgerechte Züge ziehen und blamiert sich auch im Rangierdienst nicht. Das Vorbild durfte mit der niedrigen Achslast von nur zwölf Tonnen auch Strecken mit schwachem Oberbau befahren. Um das Modell aus dem Gleis zu werfen, bedarf es geradezu dilettantischer Fehler beim Gleisbau. Die drei Achsen lagern mit leichtem Seitenspiel im Rahmen, weshalb die Maschine selbst Rocos 250-Millimeter-Industrieradius gelassen befährt. Ganz taumelfrei fährt die H0-Lok allein wegen des kurzen Gesamtachsstandes nicht, was sie mit ihrem ebenfalls nicht allzu laufruhigen Vorbild gemeinsam hat. Ganz entscheidend zum originalgetreuen Aussehen am Zug trägt die beidseitig kulissengeführte Kurzkupplungsmimik bei.

Als erste T3-Variante erhielt die DR-Lok eine sechspolige digitale Schnittstelle nach NEM 651.

Fleischmanns nicht mehr ganz junge T3 beweist trotz teilweise erheblicher Maßabweichungen, dass sie noch nicht zum alten Eisen, pardon, Kunststoff gehört. Für etwa 290 Mark erhält der Käufer eine Lok, die den Charme vergangener Nebenbahnherrlichkeit zurückbringt. *Jochen Frickel*



„Schau' mir in die Augen, Kleine!", ruft der Modellbahner aus.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

BREKINA ▸ *Epoche-III-Klassiker Auto Union 1000 S Coupé in H0*



Proper steht es da, das Coupé von Auto Union (Bild). Der Lack des Modells glänzt mit dem Chrom der Radkappen um die Wette und versetzt den Betrachter in Entzücken und zurück in die späten 50er-Jahre. Vorgestellt wurde das Vorbild 1959 und blieb bis 1963 in der Produktion. Mit seinem 50 PS leistenden Dreizylinder-Zweitaktmotor erreichte der Viersitzer eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Das Modell besitzt Echtgummibereifung und eine hauchfeine Beschriftung.

LGB ▸ *Klappdeckelwagen für Spur IIm*

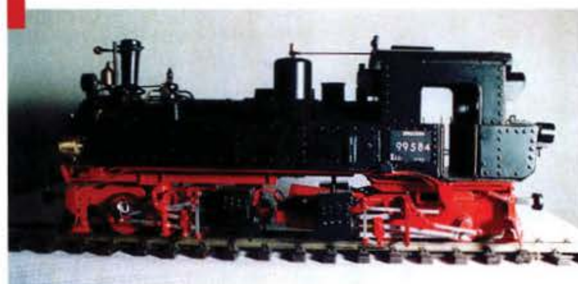


Beim Vorbild dienten Klappdeckelwagen zum Transport nässeempfindlicher Schüttgüter. LGB fertigt nun einen solchen Zweiachser in einer Ausführung der Deutschen Reichsbahn (DR). Die E-Lok Ge 4/4 III der Rhätischen Bahn (RhB) verfügt über eine Schaltung, die fahrtrichtungsabhängig immer den hinteren Stromabnehmer anlegt. Das Belegtmeldemodul der Mehrzugsteuerung (MZS) überwacht vier verschiedene Anlagenabschnitte gleichzeitig. Mit dem Universal-Handy kann der Modellbahner den neuen Funktionsdecoder programmieren, mit dem sich in einem Wagen mit zwei getrennten Stromkreisen beispielsweise Innen- und Schlussbeleuchtung getrennt ansprechen lassen. Auch die Helligkeit kann gedimmt werden.

MÄRKLIN ▸ *V60 in Spur I*

Mit der V60 (Test ab Seite 80) hat Märklin einen Lokomotiv-Klassiker der Deutschen Bundesbahn (DB) ins Programm genommen. Trotz der zum Teil aufwendigen Detaillierung ist das Modell der einfacheren Maxi-Produktlinie zugehörig.

MODELLBAU REITEMEYER ▸ *IV K in Ie*



Für die Spur Ie bietet der Kleinserienspezialist eine sächsische IV K an. Das Modell wird ganz aus Messing gefertigt und durch Bühler-Motoren angetrieben. Erhältlich ist die Maschine in einer schwarzen Ausführung der Döllnitztalbahn (Bild) und einer schwarz-grünen Lackierung der Traditionsbahn Radebeul. Info: Modellbau Heinz Reitemeyer, Otto-Falkenberg-Str. 5, 56070 Koblenz, Tel. (0261)85750.

HERPA ▸ *Scania-Roadtrain und Kenworth-Biertransporter in H0*

Dass es Roadtrains in Australien gibt, ist bekannt. Aber auch Skandinavier haben einen Hang zu Sattelschleppern mit zusätzlichem Anhänger. Ein solches Gespann mit Scania-Zugmaschine (Bild) bietet Herpa nun an. Auch in heimischen Gefilden zugelassen ist der Kenworth Sattelzug mit Werbung für Eku-Bier. Ein MAN-TG rollt für die Spedition Bouss aus Remscheid. Feuerwehrfuhrparks werden durch eine Drehleiter auf MAN-M-2000-Basis verstärkt. Das Technische Hilfswerk (THW) eilt mit einem Audi A 4 zum Einsatzort.



US-Corner



Die amerikanischen Eisenbahnen sind nicht unbedingt bekannt für bahnbrechende E-Lok-Konstruktionen, sieht man einmal von der berühmten GG-1 ab. Dass unter anderen die New Haven E-Loks bauen ließen, lag an einem Beschluss der New Yorker Stadtverwaltung, im Park-Avenue-Tunnel, dem Zubringer zur Grand Central Station nur noch elektrische Triebfahrzeuge zuzulassen. Im Gegensatz zu den knapp halb so starken, ähnlich aussehenden Dielselloks erhielten viele E-Loks an beiden Enden Führerstände. Eine dieser Loks war die ab 1955 gebaute, 4000 PS starke EP-5 von General Electric, die Williams nun für Spur 0 herstellt. Das Dreileiter-Wechselstrommodell wird durch zwei Motoren angetrieben und ist serienmäßig mit einem Signalhorn-Geräusch ausgestattet, das beim Einschalten der Fahrspannung ertönt.

An der Verlagstasse lässt sich die Größe des Modells erkennen.

MODELLPLAN ▸ *30 Gleispläne für Märklin H0*

Die Software-Spezialisten präsentierten eine CD-Rom mit 30 neuen Gleisplänen für Märklins C-Gleissystem. Die Anlagen sind zwischen 1,80 und etwa sechs Metern lang. Neben Stücklisten werden auch teilweise dreidimensionale Skizzen des Unterbaus dargestellt. Mindestanforderung an den PC: 486 und Windows 95. Info: Modellplan-Logistik, Reussensteinweg 4, 73037 Göppingen, Tel. (07161)816062 (Werktags 18-20 Uhr), Fax (07161)88575. Internet: www.modellplan.de.

MODELA ZAS ▸ *Selbstentladewagen in H0*



Im Maßstab H0 erscheint der 60-Tonnen-Selbstentladewagen des sowjetischen Typs 656 (Bild). Der vierachsige Wagen wird in schwarzer, grüner oder baruner Farbgebung geliefert und besteht aus Resin. Info: Modela Zas, Postfach 178, LV-1029, Riga, Lettland, Fax (0037)17132414.

POLA ▸ *Konditorei-Gebäude mit angegliedertem Straßencafé in N*



N-Preiserlein können jetzt zum Kaffeeklatsch in Neumanns Konditorei (Bild) einkehren und bei schönem Wetter sogar draußen sitzen. Der Bahnhof Steindorf hat ein gemauertes Unter- und ein mit Holz verkleidetes Obergeschoss. Eher zu modernen Bahnhöfen passt eine Packung mit zwei Bahnsteigen. Für alle Epochen eignen sich hingegen die Kasten- oder die Stahlbrücke, die man auch auf die ebenfalls neu ins Programm genommenen Brückenpfeiler und eine Brückenkopfgarnitur aufbauen kann. Spur-IIm-Bahner können bei der Güter-Verladung auf einen Bockkran zurückgreifen. Dieser wird nun auch ohne Antrieb geliefert.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

EMZ ▸ *Personenwagen der Rügenschen Kleinbahn in Spur IIm*



Der Schmalspur-Personenwagen der Bauart KB4trb erscheint nun in einer Ausführung der Rügenschen Kleinbahn (RüKB). Weiterhin gibt es jetzt Metallradsätze für die EMZ-Wagen zu kaufen. Info: EMZ-Modellbahnzubehör, Frank Löser, Karlsbader Str. 40, 09465 Sehmatal-Neudorf, Tel./Fax (037342)14887, E-Mail: emz-modellbahn@t-online.de.

KIBRI ▸ *Dreiständige E-Lok-Halle in H0*

H0-E-Loks haben nun ein Dach über dem Kopf. Der dreiständige Lokschuppen wird einzeln oder im Set mit einem Bahndienstgebäude angeboten, das ebenfalls auch solo erhältlich ist. Viel Platz auf der Straße benötigt der Menck-Bagger M 154 LC, der auf einem Scheuerle-Plattformfahrzeug reist, das von einer Schwerlast-Zugmaschine MAN/ÖAF 41.502 VFS gezogen wird. Dagegen wirkt der MAN 26.362 mit Zwei-Mulden-Absetzkipper geradezu schmächtig. Der Mercedes Unimog trägt eine Vorbaukehrmaschine.

AWM ▸ *Sattelzugmaschine Scania 124 L in H0*



Zu den elegantesten Lastwagen auf Europas Straßen gehören sicherlich die großen Scanias. Der 124 L mit Normaldach (Bild) kommt Solo daher. Der selbe, 420 PS starke Typ rollt für die Spedition Hubert Winnen und zieht einen Innenlader-Sattelauflieger mit Pilkington-Schriftzug. Auch der Sattelauflieger der Firma Alois Hösch ist mit einem der beim Vorbild als solide geltenden Nordlichter bespannt. Hier sitzt der Modell-Chauffeur allerdings in einer Kabine mit Hochdach mit Spoiler. Spurt der Fahrer des Sattelzugs nicht, dann greift die Hand des Gesetzes im VW Polo Variant zu.

BRAWA ▸ *Covered Hoppers aus den USA*



Foto: Christian Fricke

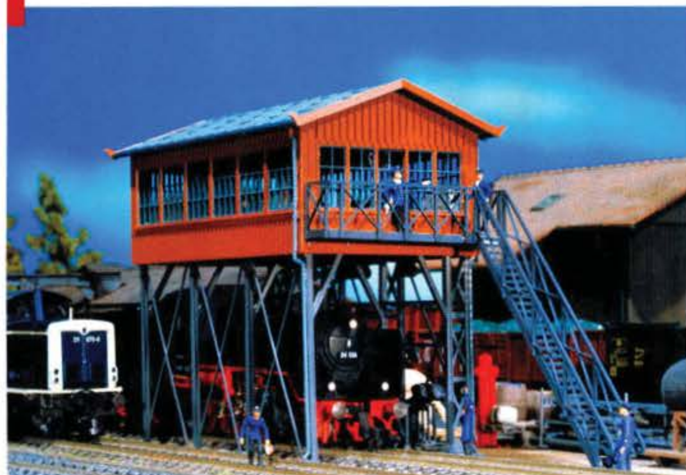
Beim Vorbild werden in den Covered Hoppers (Bild) alle Arten von nässeempfindlichen Schüttgütern transportiert. Neben Chemieprodukten und Granulaten können das sogar Corn-Flakes sein. Life-Likes wieder aufgelegte H0-Modellbausätze sind nun teilweise vormontiert, was die Arbeit des Modellbahners beim Zusammenbau wesentlich erleichtert. Die Vierkuppler-Dampflok (Bild) erscheint nun technisch unverändert in Ausführungen weiterer Bahngesellschaften, darunter der Chesapeake & Ohio, Missouri Pacific, Indiana Harbour Belt oder der New Haven

TECHNOMODELL ▸ *Generalreparierte sächsische IV K in H0e*



Unter Generalreparatur versteht man den Austausch von Verschleißteilen bei gleichzeitiger Modernisierung. Das Vorbild der 99555 (Bild) erhielt 1962 einen neuen Kessel, Domverkleidung und Ackermann-Sicherheitsventile und später ein Führerhausdach mit vier kleinen Lüftungsklappen. Das genietete Fahrwerk wurde durch eine Körting-Saugluftbremsanlage ergänzt. Das Modell treibt ein Faulhaber-Motor auf allen vier Achsen an. Info: Technomodell, Ing. Gerhard Walter, Prof.-von-Finck-Straße 1, 01109 Dresden, Tel. (0351)8801991, Fax (0351) 8801876.

FALLER ▸ *Reiterstellwerk Konstanz in H0*



Gute Übersicht gewährt das Reiterstellwerk Konstanz (Bild) seiner Besatzung. Ob diese wohl den fehlenden Puffer von 211070 bemerkt hat? Im Bereich der Anlagenausstattung bieten die Gütenbacher jetzt einen Mauerzaun in H0 an. TT-Bahner werden mit dem Hotel Stadt Prag, der Burg Fürstenstein und einer Bogenbrücke beglückt. In der Baugröße N steht eine umfangreiche Fabrikanlage, ein Gartencenter und die Burg Lichtenfels ins Haus. Spurübergreifend erweitern diverse Belaubungsvliese und Baum- beziehungsweise Busch-Bausätze das Sortiment.

FLEISCHMANN ▸ *Digital-Zugpackungen*



Für Einsteiger bietet Fleischmann in H0 und N jeweils eine Zugpackung mit Twin-Center an. Die N-Packung (Bild) enthält eine Diesellok der Baureihe 218 und vier moderne Güterwagen, die auf einem Gleisoval mit Ausweichgleis für DB Cargo unterwegs sind. Das H0-Set enthält statt einer 218 eine 212 in verkehrsrotem Lack. In die Epoche III gehört der Klappdeckelwagen K15 der Deutschen Bundesbahn (DB). Erste Lok der Baureihe 50 mit Digitalschnittstelle nach NEM 651 ist eine Epoche-IV-Maschine mit Kabinentender.

TERMINE + TREFFPUNKTE



NOCH BIS SO 04.11.

Ausstellung: Wie die Eisenbahn den Westerwald erschloss. Landschaftsmuseum Westerwald, Im Burggarten, 57627 Hachenburg, Tel. (02662)7456, Fax (02662)4654, E-Mail: Landschaftsmuseum-WW@t-online.de.

SA 21.07. UND SO 22.07.

Feldbahnfahrten bei der Wilden Erika ab Wörme. Feld- und Kleinbahn Betriebs-gGmbH, Postfach 2001, 21239 Buchholz/Holm-Seppensen, Tel. (04187)32005. Auch 28., 29.07., 04., 05., 11., 12., 18., 19., 25., 26.08.

Mit dem Wachtl-Express von Bayern nach Tirol, ab Kiefersfelden. Museumseisenbahn Wachtl, Pendlingstr. 6, 83088 Kiefersfelden, Tel. (08033) 8874. Auch 25., 26.08., 1., 2.09.

Mit dem MAN-VT11 der Niederlausitzer Eisenbahn zum Dorffest Groß Leuten. (14)

Ebermannstadt – Behringersmühle mit dem Adler. (9) Auch 29.07., 05., 12., 19., 26.08.

SA 21.07.

Vogtlandrundfahrt mit 503616. Zwickau – Reichenbach – Falkenhain – Adorf, zurück über Jubiläumsstrecke. (12)

Lübeck – Kiel (Schönberger Str.) mit 528177. (9)

Moorexpress Osterholz-Scharmbeck – Stade, mit VT 798 und VT 628. Gästeinformation Worpswede, Bergstr. 13, 27726 Worpswede, Tel. (04792)950121, Fax (04792)950123, Internet: www.moorexpress.net. Sa, So, feiertags bis 03.10.

SO 22.07.

Hattingen – Wengern-Ost mit 382267. (1) Auch 19.08., 02.09.

Lübeck – Malente mit V200007 und 528177. (1) Auch 29.07., 05., 12., 19.08.

Frankenkurier. Von Schwarzenberg über Jubiläumsstrecke zum DDM Neuenmarkt-Wirsberg. (12)

Rahden – Uchte mit VT98. (11) Auch 26.08., 23.09.

Dampfpendelfahrten Ibbenbüren – Bad Laer, mit 523655. Eisenbahn-Tradition e.V., Postfach 1233, 49512 Lengerich, Tel. (05481) 82914, Fax (0251) 63658. Auch 26.08., 16.09.

Pendelfahrten Amstetten – Gerstetten mit 751118. (6) Auch 12.08.

Minden-Oberstadt – Kleinenbremen – Hille mit Preußenzug und pr. T11. (11) Auch 12., 26.08, 09.09.

Dampfzug Nördlingen – Dinkelsbühl. (13) Auch 29.07.

FR 27.07. BIS SO 05.08.

Bahnerlebnis Schottland. (2)

SA 28.07.

Lübeck – Oldenburg/Holstein mit 528177. (9) Auch 04., 11., 18.09.

Der Selketal-Express zum Brocken. H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder/Harz, Tel. /Fax (039485)61661.

Foto-Sonderfahrt im Dreieck Pritzwalk, Löwenberg, Gransee mit PEG-Triebwagen. Arge Schienenverkehr Münsterland, M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, Fax (0251)277443.

SO 29.07. BIS DO 02.08.

Bergbahnen im schönen Engadin. (2)

SO 29.07.

Fahrten auf der Ferrovia Mesolcinese, Bellinzona, Schweiz. Società Esercizio Ferroviario Turistico (SEFT), Bruno Ferrari, CH-6562 Soazza. Auch 05., 12., 26.08., 16., 23.09.

Foto-Sonderfahrt Pritzwalk – Neustadt/Dosse – Rathenow – Brandenburg. Arge Schienenverkehr Münsterland, M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, Fax (0251)277443.

Abschiedsfahrt mit Fiffi (996102) auf der Selketalbahn. H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder/ Harz, Tel. /Fax (039485)61661.

Pendelfahrten Amstetten – Oppingen mit 997203. (7) Auch 29.07.

MI 01.08.

Sonderzug Schimmelreiter mit 011100. Rendsburger Eisenbahnfreunde, Brückenstr. 2, 24537 Neumünster, Tel./Fax (04321)16672.

Feriendampfzugfahrten Horb – Pforzheim mit 527596. (3) Auch 08., 15., 22., 29.08.

DO 02.08.

Feriendampfzugfahrten Horb – Hausach mit 527596. (3) Auch 02., 09., 16., 23., 30.08.



Foto: Christoph Grimm

Die Dampflok Pilion befährt auf schmaler Spur die Strecke Volos – Milies in Griechenland.

DO 02.08. BIS MO 06.08.

Bergbahnen am Vierwaldstätter See. (2)

FR 03.08. UND SO 05.08.

Dampftreffen im Agrarhistorischen Museum 17214 Alt Schwerin. U.a. Normalspur- und Feldbahndampf. Tel. (039932) 49918.

SA 04.08. UND SO 05.08.

Sonderfahrten auf der Schmalspurstrecke Bruchhausen-Vilsen – Asendorf. DEV, Postfach 1106, 27305 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (042305)93000.

SA 04.08.

Plandieselverkehr Porzellanzug Bad Steben – Selb mit V1001023. BSW-Gruppe V100 Bw Hof, M. Ziegler, Bussardweg 12, 95030 Hof, Tel./Fax (09281)65564. Auch 01.09., 06.10.

SO 05.08.

Osnabrück – Neuenhaus mit V65001. Osnabrücker Dampflokfreunde, Am Friedhof 6, 49477 Ibbenbüren, Tel. (05451)13162.

Mit dem MAN-VT11 der Niederlausitzer Eisenbahn zum Dorffest Schlepzig. (14)

Tag der offenen Tür im alten Betriebshof der Bentheimer Eisenbahn in Neuenhaus. U.a. Pendelfahrten mit V65 und Donnerbüchsenzug. Graf MEC, Postfach 1251, 48502 Nordhorn, Tel. (05941)4716.

Nördlingen – Dinkelsbühl mit VT98. (13) Auch 19.08.

Preußisch Oldendorf – Bohmte mit 86744. (11) Auch 02.09.

Fahrten auf der Traditionsbahn Radebeul. Tel. (0351)46148001.

Fahrtag bei der Steinertseebahn. MBC Kassel, Postfach 102651, 34026 Kassel, Tel. (0561)83181. Auch 19.08., 02.09.

Grubenbahnfahrten im Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia in 58452 Witten-Bommern, Tel. (0177)4938504, Fax (02302) 30265. Auch 02., 09., 16.09.

MI 08.08. BIS MI 15.08.

Tatra-Puszta-Express. (2)

FR 10.08. BIS SO 19.08.

Zwischen Donau und Adria. (5)

FR 10.08.

Kindertag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (1)

SA 11.08. BIS SO 19.08.

Museumswoche im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg. (12)

SA 11.08. UND SO 12.08.

Dampflok- und Bahnpostfest in 66679 Losheim. Eisenbahnmuseum, Tel. (06872)8158.

Diesel- und E-Lok-Treffen bei der Steinertseebahn. MBC Kassel, Postfach 102651, 34026 Kassel, Tel..(0561)83181.

Fahrten zum Schulanfang auf der Preßnitztalbahn. (4)

SA 11.08.

Cottbus – Warnemünde mit der Weißen Lady (143001) zur Hanse-Sail. Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Fax (035601)56254.

Mit dem MAN-VT11 der Niederlausitzer Eisenbahn zum Orgelkonzert in der Luckauer Nikolaikirche. (14)

SO 12.08.

Oberhausen – Hattingen mit historischer Straßenbahn. Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG, Zweigertstr. 34, 45130 Essen, Tel. (0201)6462056.

Dampfzug Bodensee-Express Gaildorf – Ludwigsburg – Konstanz. DBK, Am Westbahnhof, 74405 Gaildorf, Tel. (07971)911333.

Nördlingen – Harburg mit Altbau-E-Lok. (13) Auch 16.09.

Winsen (Luhe) Süd – Amelinghausen. (10) Auch 09.09.

SA 18.08. UND SO 19.08.

Lokschuppenfest im ehemaligen Bw Siegen. Eisenbahnfreunde Betzdorf e.V., Königsberger Str. 2, 57518 Betzdorf, Tel. (02734)438580.

SA 18.08.

Tagesfahrt Köln Hbf – Pfannenberg – Weitefeld – Troisdorf – Bonn-Beuel mit MAN-Triebwagen. Freundeskreis Rhein-Sieg-Eisenbahn, M. Schnippering, Beueler Bahnhofsplatz 24, 53225 Bonn.

SO 19.08.

Eystrup – Bruchhausen-Vilsen mit Triebwagen T2. DEV,

–TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Kurzfristige Änderungen des Programms sind möglich.

• SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags um 17.45 Uhr sowie als Wiederholung am darauf folgenden Samstag um 14.45 Uhr. Die Themen lauten:
22.07.: Faszination Modellbahn
29.07.: Reiseziel Griechenland
05.08.: Museumsbahnen – Ausflüge mit dem Dampfross
12.08.: Sonderfahrt-Highlights
19.08.: Quer durch Deutschland – auf schmaler Spur
26.08.: Bahnwelt-Magazin
• Der MDR strahlt „Eisenbahn-Romantik" am Freitagnachmittag aus. Weiterhin läuft die Sendereihe in N3 mittwochs, 16 Uhr.

• In 3 Sat laufen Wiederholungen teils älterer Eisenbahn-Romantik-Sendungen: 26.07., 13.30 Uhr: Dampfnostalgie am Vierwaldstädter See; 31.07., 16 Uhr: Schmalspurdampf; 09.08., 13.30 Uhr: Neue Bahn auf alter Strecke; 14.08., 15.55 Uhr: Es lebe das Stationchen; 23.08., 13.30 Uhr: Zwischen Dampflokblüte und Schneidbrenner.
• In 3 Sat läuft außerdem: 16.08., 13.30 Uhr: Weimar – Kulturhauptstadt und Dampfhochburg; 30.08., 13.30 Uhr: Heizhaus Strasshof – Europas größtes Dampflokmuseum.
• Die ARD strahlt am 15.08 ab 23 Uhr den Dokumentarfilm Träume auf Rädern – Reisen mit dem Orient-Express aus.

Postfach 1106, 27305 Bruchhausen-Vilsen, Tel. (042305)93000.

Ferien-Dampfzug auf der Wieslauftalbahn. DBK, Am Westbahnhof, 74405 Gaildorf, Tel. (07971)911333.

Dampftag im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (1)

Lüneburg Süd – Egestorf. (10)

Teddybärtag bei den UEF. Amstetten – Oppingen. (7)

Sa 25.08. bis Mi 29.08.

Salonwagenreise durch die Schweiz. (2)

Sa 25.08. und So 26.08.

160 Jahre Eisenbahn in Lutherstadt Wittenberg. Fahrzeugausstellung und Bahnhofsfest. Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn, Tel. (0172)9476750.

Dampf-Straßenbahnpendel Darmstadt/Schloss – Griesheim/Wagenhalle. Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. (06151)376401.

Rieser Dampftage im Eisenbahnmuseum Nördlingen. (13)

Museumswochenende der IG Historischer Nahverkehr in Magdeburg, Museumsdepot Sudenburg, Halberstädter Str. 133, Tel. (0391)6200311. Auch 29., 30.09.

Sa 25.08.

Bochum-Dahlhausen – Willingen mit 382267. (1)

So 26.08.

Hattingen – Oberhausen mit historischer Straßenbahn. Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG, Zweigertstr. 34, 45130 Essen, Tel. (0201) 6462056.

Elbe-Dampf mit 503616. (12)

Mi 29.08. bis So 02.09.

Berner Oberland Express. (2)

Do 30.08. bis So 02.09.

Dampf, Käse und Kultur in Holland. (2)

Sa 01.09. und So 02.09.

Fest der 500-mm-Feldbahn beim FEZ Wuhlheide. FEZ, An der Wuhlheide 197, 12459 Berlin, Tel./Fax (030)5354610.

Tag der offenen Barriere bei der 5-Zoll-Anlage der MBG Glattfelden. C. Walther, Strickstr.4, CH-8192 Glattfelden, Tel. (0041)18673050.

Mi 05.09. bis So 16.09.

Erlebnisreise Irland. (2)

Sa 08.09.

Abendfahrt zum Brocken. H. Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder/ Harz, Tel. /Fax (039485)61661.

So 09.09.

75 Jahre SSB-Bus. Stuttgarter Historische Straßenbahn (SHB), Strohgäustr. 1, 70435 Stuttgart, Tel. (0711)822210.

Dampfzug auf der Wieslauftalbahn. DBK, Am Westbahnhof, 74405 Gaildorf, Tel. (07971)911333.

Kinderfest am Bahnhof Oppingen. (7)

Mi 12.09. bis So 16.09.

Die höchsten Bergbahnen im Wallis. (2)

Sa 15.09. und So 16.09.

Treffpunkt Lokschuppen in Schwarzenberg. VSE, O. Gläser, Tel. (0371)3302696.

Dampf- und Dieselspektakel (nicht schienengebunden) im Technikmuseum Kratzmühle/ Altmühltal. Kulturhistorischer Verein Beilngries-Kinding, Fax (08461)605523, Tel. (08461) 8104.

Sa 15.09.

Cottbus – Zielona Gora mit 351019. Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Fax (035601)56254.

Tübingen – Darmstadt-Kranichstein. Mit V 100 1041 und V 100 2335 zum Altrot-Treffen im Museum. (3)

Mönchengladbach – St. Goarshausen mit dem Nostalgie-Salonwagenzug und 01118. Heimatverein Odenkirchen, Burgfreiheit 71, 41199 Odenkirchen. Tel. (02166)680122.

So 16.09. bis Sa 22.09.

Bahnerlebnis Semmering. (2)

So 16.09.

Mit 528154 über die Schiefe Ebene zum DDM Neuenmarkt-Wirsberg. Ab Leipzig-Plagwitz. C. Riedel, Eisenacher Str. 72, 04155 Leipzig, Tel./Fax (0341)5649556.

Mönchengladbach – Montzen mit dem Nostalgie-Salonwagenzug und 01118. Heimatverein Odenkirchen, Burgfreiheit 71, 41199 Odenkirchen. Tel. (02166)680122.

Do 20.09. bis So 23.09.

Nostalgie-Glacier-Express. (2)

Sa 22.09. bis So 07.10.

USA by Rail – Von Küste zu Küste. (2)

Sa 22.09. und So 23.09.

Dampfzugfahrten Sigmaringen – Albstadt – Ebingen. Nahverkehrstage in Sigmaringen. (3)

Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. (1)

So 23.09.

Plandampf Tübingen – Horb mit 64419. (3)

Sa 29.09. bis So 07.10.

Bahnerlebnis Portugal. (2)

Sa 29.09. bis Sa 06.10.

Wanderparadies Engadin. (2)

Sa 29.09. bis Fr 05.10.

Schmalspur-Romantik in Polen. (2)

Sa 29.09.

Dresden – Schwarze Pumpe mit 351019. Lausitzer Dampflok Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Fax (035601)56254.

Di 02.10. bis So 07.10.

Foto-Sonderfahrt durch Griechenland. U.a. Dampfzug. H.B. Schönborn, Büelmatt 7, CH-6204 Sempach Stadt, Fax (0041)414602446.

Dauerausstellung

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Täglich geöffnet. Inge Reichhardt, Tel. (07582) 934028.

Sa 21.07. und So 22.07.

Gartenbahn in Frohnau geöffnet. Annaberger Modelleisenbahnverein Oberes Erzgebirge e.V., Louise-Otto-Peters-Str. 15, 09456 Frohnau. Auch 28., 29.07, 04., 05., 11., 12., 18., 19., 25., 26.08.

So 22.07.

Börse in 24537 Neumünster, Stadthalle. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

So 29.07.

Börse in 44642 Castrop-Rauxel, Europahalle. Breitenbach, Tel. (02553)98773, Fax (02553)98775.

Mi 01.08.

Modell-Eisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee geöffnet, Möserweg 37. Tel. (07524) 5312. Auch 15., 29.08., 12.09.

So 05.08.

Fahrbetrieb im „Lok Land", in 95152 Selbitz, Tel. (09252) 92294. Auch 12.08., 01., 02., 09.09.

Ausstellung: „Aus dem Mutterland der Eisenbahn - Englische Lokmodelle". Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), Tel. (02546) 1393. Auch 02.09.

Sa 18.08. und So 19.08.

Dampfmodellbauertreffen bei der Mansfelder Bergwerksbahn. MBB, Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel./Fax (034772)27640.

Die häufigsten ADRESSEN

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel. (0234)492516.**
2. **IGE-Bahntouristik, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151) 817200, Fax (09151) 817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online.de.**
3. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel (07071)76744, Fax (07071)76749, E-Mail: efznesa@t-online.de.**
4. **IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343)80800, Fax (037343) 80809.**
5. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.**
6. **Ulmer Eisenbahnfreunde, Lokalbahn Amstetten – Gerstetten, Renate Berka, Waldstr. 11, 89284 Pfaffenhofen-Roth, Tel./Fax (07302) 6306, Internet: www.uef-dampf.de,**
7. **Ulmer Eisenbahnfreunde, Sektion Albbähnle, Familie Biro, Buchenweg 7, 73340 Amstetten, Tel./Fax (07331)7979, Internet: www.uef-dampf.de.**
8. **Berliner Parkeisenbahn, An der Wuhlheide 188, 12459 Berlin-Köpenick, Tel. (030)29743259, Internet: www.parkeisenbahn.de.**
9. **DB Museum, Verkehrsmuseum Nürnberg, Nostalgiereisen, Lessingstr. 6, 90443 Nürnberg, Tel. (0911)2192424, Internet: www.dbmuseum.de, E-Mail: dbnostalgie@dbmuseum.de.**
10. **Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg e.V., Postfach 1208, 29446 Dannenberg, Tel./Fax (05861)2614.**
11. **Museums-Eisenbahn Minden e.V., Postfach 110131, 32427 Minden, Tel./Fax (0571)580337.**
12. **Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., c/o Olaf Gläser, Schlossteichstr. 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371)3302696, Internet: www. eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.**
13. **Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, Ekkehard Böhnlein, Postfach 1316, 86713 Nördlingen, Tel. (09083)340, Fax (09083)388.**
14. **Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, Mittelstr. 20, 12529 Schönefeld, Tel. (030)29729533, Fax (030) 29729534, E-Mail: deutsche.regionaleisenbahn@t-online.de**

Sa 18.08.

Ausstellungseröffnung/Modell bahnschau in der Hamburger Speicherstadt. Kehr Wieder 2, Block D, 20457 Hamburg, Tel. (040)36091159, Internet: www.miniatur-wunderland.de.

So 19.08.

Börse in Köln-Mühlheim, Stadthalle, Wiener Platz, M. & RP. Cremer, Tel. (02103)51133, Fax (02103)52929.

So 26.08.

Börse des MBC 08056 Zwickau, Haus der Modellbahn, Crimmitschauer Str. 16, Tel./Fax (0375) 215066.

Börse in Dinslaken, Trabrennbahn, Bärenkampallee 24. M. & RP. Cremer, Tel. (02103)51133, Fax (02103)52929.

Börse in Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstr. M. & RP. Cremer, Tel. (02103)51133, Fax (02103)52929.

So 02.09.

Modellbahnschau der Eisenbahnfreunde Kahlgrundbahn in 63825 Schöllkrippen, am Sportzentrum. EF Schöllkrippen, G. Seitz, Seitzenbergstr. 2, 63825 Schöllkrippen, Tel. (06024)630058.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

DAS WUNSCHMODELL



Der zweite Wagen des Kemptener Verbandes dient dem Erreichen der oberen Etage der doppelstöckigen Reisezug-Autotransportwagen.

Rampenmobil

Sommerzeit ist Urlaubszeit. Autoreisezüge sind ein beliebtes Thema im Modell. Viele Hersteller liefern passende Wagen. Aber wie kommen die Autos auf die Plattformen?

Kempten Hauptbahnhof neben Gleis eins: In strahlendem Verkehrsrot stehen drei auffällige Wagen von DB Cargo auf einem Abstellgleis. Es ist eine Wagenkombination, die im Bahnhof dem Be- und Entladen von Autoreisezügen dient. Das wäre doch auch für die Modellbahn interessant?

Die Konzerntochter „DB AutoZug" startete gerade in diesem Frühjahr eine große Werbekampagne unter dem Motto: „Wir schenken ihnen zwei Urlaubstage", rechtzeitig bevor die großen Schulferien und die Urlaubssaison beginnen. Jetzt wird es wieder eng auf den Autobahnen und bei brütender Sommerhitze ist das alles andere als ein Vergnügen.

Warum nicht das Auto auf einen Eisenbahnwagen verladen, in den Schlafwagen einsteigen und am nächsten Morgen gemütlich in Italien aufwachen? Es gibt viele Gründe, sein Auto im Zug mitzunehmen, wenn man nicht auf den eigenen Wagen im Urlaub verzichten mag oder kann. Spart man doch Übernachtungs- und Benzinkosten und eventuell sogar noch Autobahngebühren. Seit mehreren Jahren wird das Autoreisezugangebot auch immer stärker von Motorradfahrern genutzt, die ihre teuren Harleys schonen möchten und die Strapazen einer Fahrt nach Südfrankreich

oder Italien auf dem Motorrad scheuen, falls nicht der Weg das Ziel ist.

Was im Vorbild möglich ist, kann der Modellbahner (noch) nicht ganz so einfach umsetzen. Zwar kann man im LKW-Verladeverkehr die Rollende Landstraße nachbauen und mit dem Faller-Car-System sogar Be- und Entladeverkehr betreiben, aber im PKW-Bereich fehlt ein derartiges Angebot der Zubehörhersteller. Die Fahrzeughersteller wiederum haben in ihrem Angebot lediglich die nötigen Autotransportwagen: In H0 sind das zuallererst Roco, Fleischmann und Märklin. Die passenden Schlaf- und Liegewagen haben die meisten auch im Programm. In N gibt es Autotransportwagen für Reisezüge von Fleischmann. Die Zugbildung ist nicht das Problem, schwieriger wird es, die Autos und Motorräder auf die angebotenen Wagen zu bekommen.

Einfache Lösung für eingeschränkte Platzverhältnisse

Neben den platzintensiven immobilen Anlagen an den großen Bahnhöfen, wie am Sitz von „DB AutoZug" in Dortmund oder in Berlin-Wannsee oder München Ost, gibt es auch die bescheidenere mobile Lösung, wie sie etwa in Kempten anzuteffen ist. Dort werden derzeit Züge aus und nach Hamburg und Hildesheim abgefertigt. Durch den Umbau dreier ehemaliger Flachwagen entstand da eine Bedarfsrampe, die nach ihrem Einsatz auf einem Abstellgleis beiseite geschoben werden kann.

Gerade diese Lösung müsste auch für viele Modellbahner, die häufig kleinere Bahnhöfe an Hauptlinien nachbauen, interessant sein. Wer hat schon den Platz, um den Bahnhof von Dortmund nachzubauen? Bei der Sparlösung mit den umgebauten Flachwagen genügt eine alte Rampe, die vielleicht von einem ehemaligen Güterverladegleis noch übrigblieb. Oder wie in Kempten, das die Autoverladung aus Sonthofen übernahm, wo man einfach nur eine kleine Betonrampe an ein Abstellgleis baute. Seitdem fertigt man dort in unmittelbarer Bahnhofsnähe die Autoreisezüge aus dem Norden der Republik, die im Sommer wöchentlich ankommen, ab.

Die Seitenwände des ersten der drei Verladewagen können heruntergeklappt werden. Die PKW fahren über diesen auf das untere Wagenniveau. Der zweite Waggon des Verbandes hat eine einseitig anhebbare Bühne, um auch in den zweiten Stock der Autotransporter zu gelangen. Der dritte ehemalige Flachwagen hat auch noch eine Schräge und erlaubt es, die endgültige Höhe der Doppelstock-Autotransporter zu erreichen.

Ein Ensemble wie die Kemptener Verladewagen fehlt auf dem Markt der Modellbahnhersteller. Dabei könnte es für viele interessante Bahnhofszenen dienen. *Stefan Alkofer*

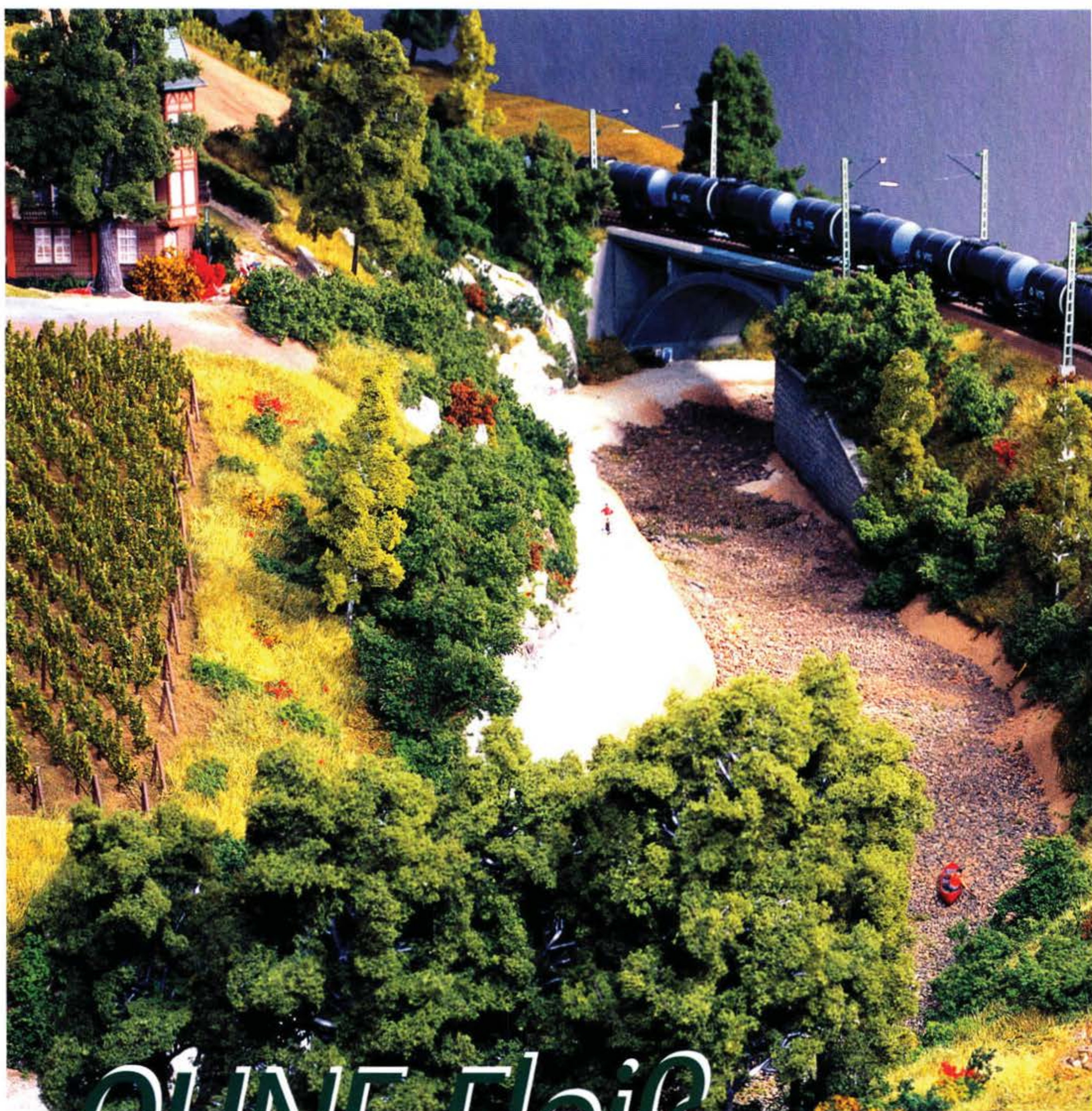


Das Ensemble der drei Wagen wäre auch auf der heimischen Modellbahn ein dekorativer Blickfang.



Auch die DB AG ist in der Lage zu improvisieren und schuf aus drei alten Wagen eine Verladeeinheit.

Fotos (3): Stefan Alkofer



OHNE Fleiß KEIN Preis

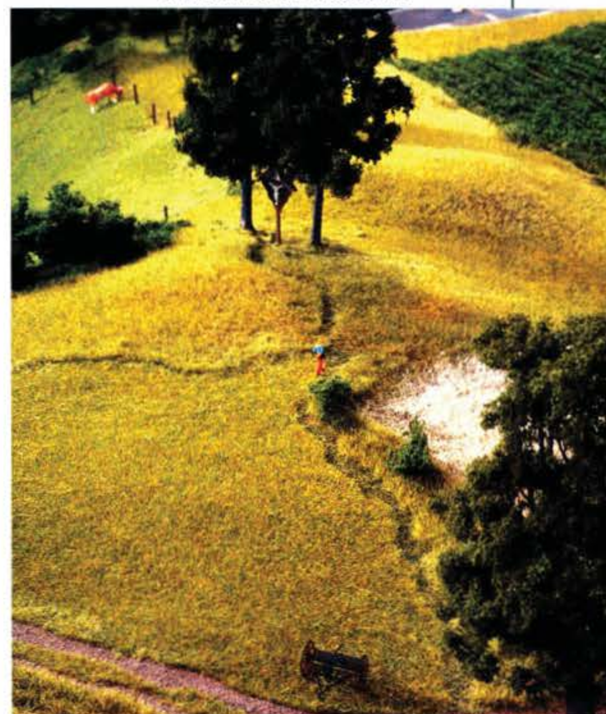
Im „Lok Land“ sollte nach fünfjähriger Bauzeit die Großanlage komplett fertiggestellt sein. Tatsächlich hat man aber erkannt, dass Qualität Zeit braucht. Der Besucher profitiert von diesem Umstand.

Kontaktadressen

Lok Land in Selbitz
Hofer Str. 14
D-95152 Selbitz
Telefon: 0 92 52 - 9 22 94
www.lokland.de
Öffnungszeiten:
2x im Monat am Samstag und Sonntag
von 12 - 17 Uhr, Näheres im Internet
Sonderführungen nach Absprache

Landschaft und großzügige Eisenbahnstrecken stehen bei „Lok Land" im Mittelpunkt.

Die Weiden und Wiesen sind mittels elektrostatischer Fasern unterschiedlich strukturiert.



Nicht immer können Superlative wie die größte oder die schönste Modellbahnanlage Deutschlands oder gar Europas die wahre Qualität einer Großanlage charakterisieren. Sind die Dimensionen einer riesigen Ausstellungsanlage beim ersten Blick vielleicht noch beeindruckend, so nimmt man auf den zweiten Blick die zahlreichen Details näher in Augenschein. Jetzt zeigt sich, ob die Anlage auch den heutigen Gestaltungskriterien Stand halten oder – wie im „Lok Land" in Selbitz – zum Vorbild für eine Heimanlage werden kann.

„Lok Land" feiert sein fünfjähriges Bestehen. In dieser Zeit hat sich in der oberen, 500 Quadratmeter großen Halle einer ehemaligen Textilfabrik viel ereignet. Die Geschichte begann mit dem Entschluss von Berthold Rakowitz, seinen langgehegten Kindheitstraum end- →



Die Weinstöcke am rechten Hang wurden einzeln gepflanzt.

In Etappen entsteht die großzügige Landschaft

lich wahr werden zu lassen. Den nötigen Rückhalt für sein gigantisches Projekt gaben ihm seine Frau, die sich heute um die Organisation rund um das Austellungskonzept kümmert, und seine Eltern, die oft als Mädchen für alles einspringen. Berthold Rakowitz kann sich dank seiner Familie voll und ganz auf die Gestaltung seiner Traumanlage konzentrieren.

Bekanntlich hat der Erfolg viele Väter. Im „Lok Land" hat sich inzwischen eine kleine Mannschaft um Berthold Rakowitz gruppiert. Jeder geht in erster Linie den handwerklichen Tätigkeiten nach, die ihm am meisten liegen. Mehrere Modellbauer bereiten die schier endlose Zahl an selbstgebauten Bäumen vor, kümmern sich um die Elektronik oder sorgen einfach nur dafür, dass pünktlich zu den Öffnungszeiten alle Dinge an Ort und Stelle sind. Hans Wunder, ein begnadeter Glasmaler und bekannter Modellbahnautor, berät die Mannschaft bei der farblichen Gestaltung. Ganz nebenbei gibt er den Gebäuden das authentische Farbfinish.

Berthold Rakowitz selbst ist die ganze Woche über viel unterwegs, da er einem Beruf in der Versicherungsbranche nachgeht. Von vielen Reisen kehrt er mit Landschaftseindrücken zurück, die er auf seiner kleinen H0-Welt umsetzt. Sein fotografisches Gedächtnis hilft ihm dabei. Einen nicht unbeträchtlichen Teil dieser Modellbahn macht gerade die Inszenierung der Natur aus.



Die aus Holzstäbchen selbst gebauten Flöße beleben bereits den noch nicht fertiggestellten Fluß.

Das Grundprinzip der Anlage ist eine zweigleisige Hauptbahn mit einer weiteren abzweigenden Hauptbahn. Gleichzeitig schlängelt sich eine Nebenbahn durch eine romantische Landschaft. Ein großes Bahnbetriebswerk darf natürlich nicht fehlen. Dessen Ausgestaltung hat allerdings noch nicht begonnen.

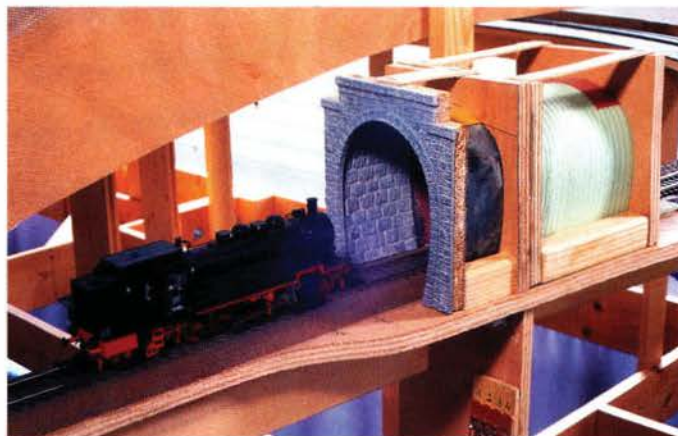
Im Team bringt jeder seine handwerklichen Fähigkeiten ein

Auf den obligatorischen Großbahnhof verzichtet Bertold Rakowitz. Er möchte die weitläufige, leicht hüglige Mittelgebirgs-Landschaft nicht durch einen gigantischen Durchgangsbahnhof mit weit ausladenden Gleisharfen zerteilen. Statt dessen plant er eine acht bis zehn Meter lange Stadtkulisse, in die die mehrgleisige Hauptbahn eintauchen wird. Geschickt platzierte Häusergruppen verdecken die Gleisanlagen so, dass sich bei jedem Betrachter die Illusion einstellt, hinter dem Häusermeer sei der Bahnhof. „Eine an einem lieblich dahinplätschernden Flüsschen gelegene Stadt, mit kleinem Hafen, eingerahmt von sanften Hügeln, ist mir wichtiger als endlos viele Gleise eines im Vergleich zum Vorbild ohnehin stets viel zu kurzen Modell-Bahnhofes", meint Berthold Rakowitz.

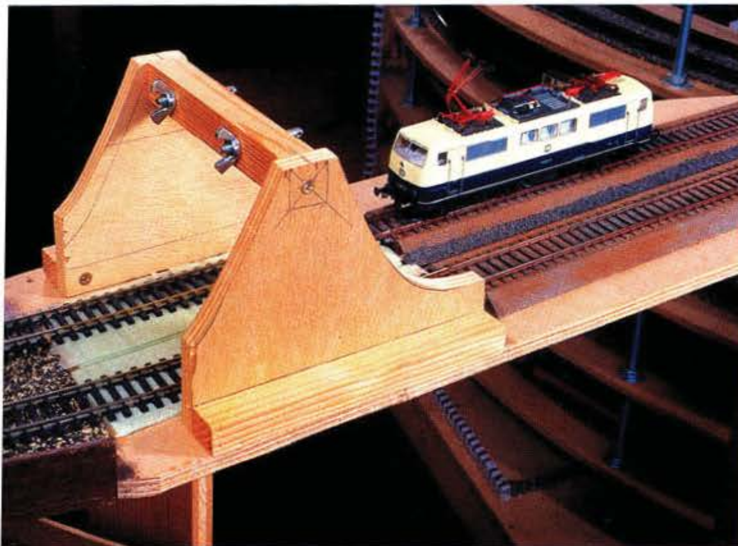
Sein Herz schlägt für die Landschaft am Main mit ausgedehnten Weinbergen. Der früher normale Modelleisenbahner, wie Berhold Rakowitz sich gerne selbst bezeichnet, hat anfangs viele Berichte über Anlagengestaltung gelesen. Auch heute nimmt er gerne die Ratschläge von Dritten an und probiert sie aus, sofern sie in sein Gesamtkonzept passen. Mittels umgedrehter Stühle oder auf Schachteln gelegter Decken



Sehr hilfreich für den Landschaftsbau sind Proportionsstudien mit Laken.



Jede Tunnelröhre erhält für ein kurzes Stück ihre innere Röhre als Attrappe.


Das Gerüst für das Teilsenken der Pantografen steht schon, der Fahrdraht folgt.



Figuren sind in Gruppen gesetzt, damit kleine Geschichten entstehen.

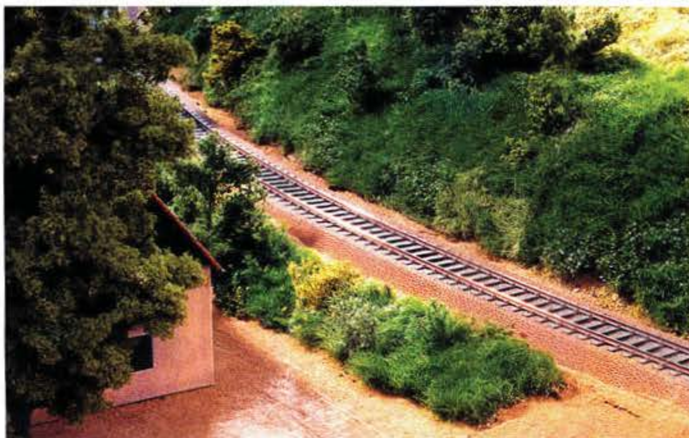
werden Proportionsstudien durchgeführt, um die optimale Größe von Bergen und die beste Platzierung von Gebäuden zu erzielen. Oft, und zum Teil sehr intensiv, hat er mit Hans Wunder über die Gestaltung diskutiert, bis endlich das optimale Ergebnis erreicht war.

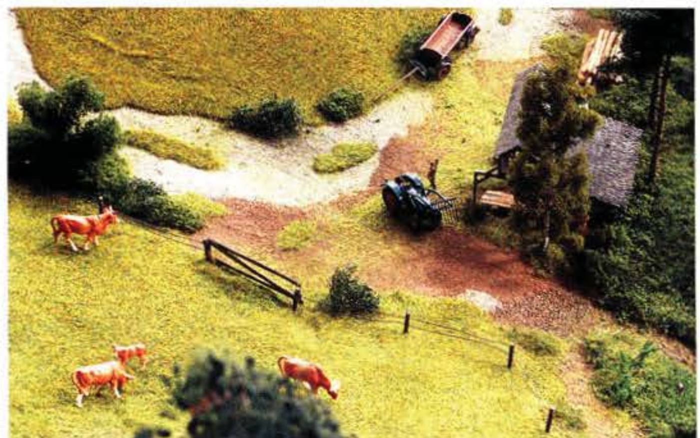
Immer wieder lernt Berthold Rakowitz dazu. Einst als gut detailliert eingestufte Anlagenteile stehen heute zur Überarbeitung an, was ihn in der Zeitplanung seiner Großanlage weiter zurückwirft.

Hatte noch zu Baubeginn von „Lok Land" das Einhalten der selbstgesteckten Zeitziele im Vordergrund gestanden, so ist im Laufe der Jahre die Erkenntnis gewachsen, dass Qualität eben doch ihre Zeit braucht. Die Qualitätsmaßstäbe werden bekanntlich durch das eigene handwerkliche Können festgelegt und das wächst bei dem Lok-Land-Team stetig.

Hatte man anfangs noch weitläufige und eher eintönige Rasenflächen mit Hilfe eines Elektrostatikgerätes aufgetragen, so werden heute die Weiden und Wiesen mit unterschiedlichen Fasern bestreut oder aus Matten von Heki zusammengesetzt. Das Bild ist nun viel abwechlungsreicher, ganz so, wie es die Natur vorgibt. Feuchtwiesen leuchten in saftigem Grün, Weiden sind dagegen deutlich heller und von Kühen an vielen Stellen niedergetrampelt oder abgegrast.

Bäume und Büsche sind mit Bedacht gesetzt, um auch bereits mit wenigen Bäumen den Eindruck räumlicher Tiefe zu erwecken. Aber auch vor ausgedehnten Wäldern schreckt man im „Lok Land" nicht zurück. Um Kosten zu sparen, werden allerdings die Wälder nicht aus Einzelbäumen zusammengesetzt. Nur den Waldrand säumen aus Industriematerialien selbstge- →

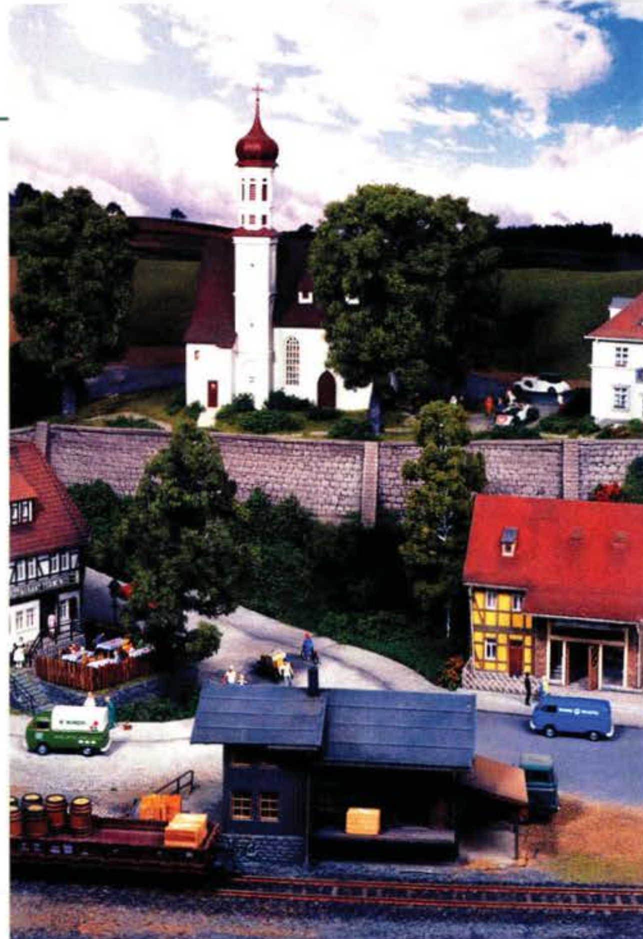

Schichtweise wachsen Boden und Bewuchs zu einer Einheit zusammen.


Aus verschiedenen Materialien komponieren die Erbauer die Flora.

Der Besucher profitiert vom laufenden Anlagenbau



Vor der Begrünung werden zuerst alle Bauwerke zueinander ausgerichtet.



Großzügig staffelt sich die kleine Ortschaft mit ihren Häusern in der Tiefe.

fertigte Bäume. Die innere Waldfläche simulieren Hekimatten, die geschickt zu Baumwipfeln geformt wurden und auf einfachen Gerippen liegen.

Der Unterbau ruht auf einer stabilen Rahmenkonstruktion. Viele Elemente sind herausnehmbar. Beide Enden der Hauptstrecke führen in je eine große Gleiswendel. Hier herrscht reger Zugbetrieb, denn die Gleiswendeln dienen gleichzeitig als Schattenbahnhöfe. Insgesamt 58 Zuggarnituren, zum Teil mit maximal zehn maßstäblich langen Reisezugwagen, laufen auf der Großanlage, allerdings nicht nach Epochen getrennt. Erst mit Hilfe eines weiteren, noch in der Planung befindlichen Schattenbahnhofs, soll weiterer Abstellplatz gefunden werden, um später die Anlage mit Zügen unterschiedlicher Epochen bedienen zu können. Während einer Vorführung sollen dann nur noch Züge einer Epoche verkehren. Die Gestaltung der Anlage selbst ist auf die Zeit der 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts abgestimmt.

Ausdauer und Idealismus sind Garanten für Erfolg

Der Besucher profitiert davon, dass die Großanlage bis heute noch nicht fertiggestellt ist. Anschaulich vollzieht der Modellbahner nach, mit welchen Materialen welche Wirkung erzielt wird. Auch vom systematischen Vorgehen bei der Begrünung nimmt der Besucher viele Anregungen mit nach Hause. Bereitwillig werden Tipps von den Anlagenbauern weitergegeben.

Inzwischen hat sich das Ausstellungskonzept gewandelt. Von der ursprünglich geplanten Gigantomanie ist man abgerückt, die liebevolle und möglichst perfekte Landschaftsgestaltung bildet nun den Schwerpunkt. „Wahrscheinlich werden wir die Anlage nie ganz fertigstellen", meint Berhold Rakowitz schmunzelnd, „so kann der Besucher auch bei der nächsten Visite wieder etwas Neues entdecken. Zahlreiche Besucher kommen deswegen immer wieder vorbei und nehmen neue Anregungen und Praxistipps mit nach Hause, die wir zuvor ausprobiert haben."

„Lok Land" ist natürlich auch auf Familienbesuch eingestellt. Kinder können sich an Spielzeuganlagen austoben, während gerade die Frauen sehr intensiv die Landschaft und Figurenszenen betrachten. Dagegen stehen viele Männer regungslos am Anlagenrand und schauen gedankenverloren den langen, durch die weitläufige Landschaft rauschenden Zügen nach – und träumen von einer eigenen Großanlage.

Markus Tiedtke/yo



Die Plastikbausätze erhalten mit Farben auf Wasserbasis ihr realistisches Aussehen.



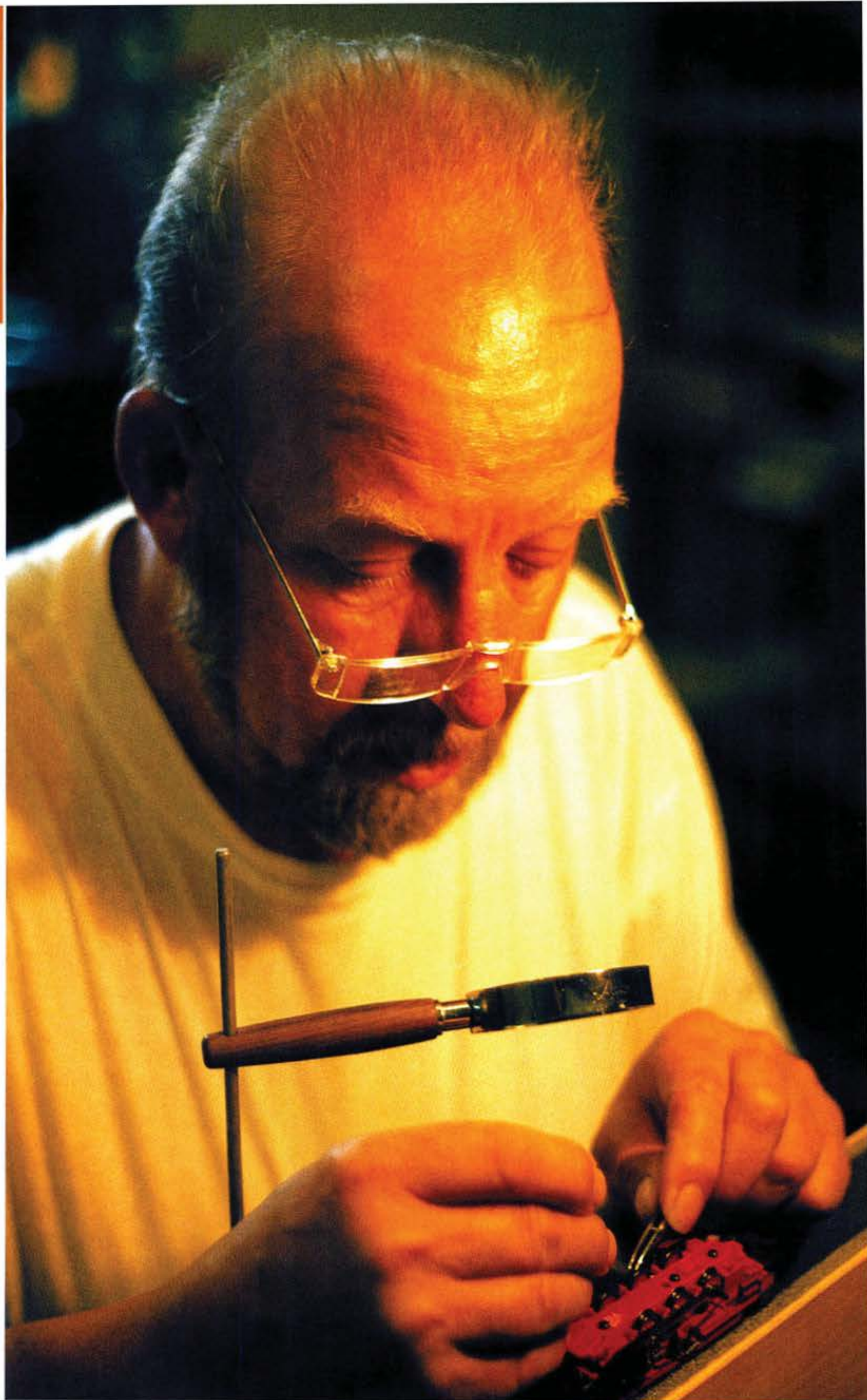
Die großen Flächen der Anlage verschlingen eine riesige Menge selbstgefertigter Bäume.



Sorgfältig, und Vorbild-Proportionen beachtend, werden die Bäume und Büsche gezielt platziert.

Fotos: Markus Tiedtke

Jürgen Wisker in seinem Element: Beim Licht der Arbeitslampe verbringt der Elektronik-Fachmann manche Stunde in der Werkstatt.



Geräuschlos, Spannungsabfälle neutralisierend: Zusatzbaustein mit Lastregelung für Glockenankermotor.

Nachbrenner

„Wer elektrisch etwas vorbelastet ist, der ahnt schon, dass sich in der provokanten Überschrift Nachbrenner für Digitaldecoder eine ganz bestimmte Problematik verbirgt", lächelt Jürgen Wisker hintergründig.

Der Tüftler, Jahrgang 1940, aus Wuppertal-Cronenberg spielt auf ein Phänomen an, das all jene schon beobachtet haben, die früher analog, jetzt aber digital fahren und Modelltriebfahrzeuge besitzen, die mit Glockenankermotoren, zum Beispiel des Systems Faulhaber, bestückt sind oder nachgerüstet wurden: Solche Modelle zeigen nämlich in Verbindung mit Digitaldecodern längst nicht mehr jenes ausgeglichene Fahrverhalten, das man von ihnen vor der Digitalisierung im konventionellen Gleichstrombetrieb gewohnt war.

Glockenankermotor setzt Decoder-Impulse keineswegs linear um

„Das liegt daran, dass Glockenankermotoren im Gegensatz zu so genannten Spielzeugmotoren keine Impulse mögen", erklärt Wisker und verweist darauf, dass Glockenankermotoren mit ihrem eisenlosen Rotor prinzipiell bei relativ niedrigem Anschlusswiderstand einen deutlich höheren Wirkungsgrad als konventionelle Aggregate erreichen. „Hauptsächlich wegen dieser Eigenschaft", fährt der erfahrene Industrieelektroniker fort, „wird die vom Decoder angelieferte, impulsbreitengesteuerte Leistung nicht linear in die entsprechende Geschwindigkeit umgesetzt."

Bei geringem Tempo ist zudem das Motordrehmoment

Klemmenspannung am Motor bleibt unabhängig von Lastschwankungen auf dem eingestellten Wert

sehr schwach. Außerdem leiden die feinen Edelmetallbürsten der Glockenankermotoren erheblich unter den schnellen Stromanstiegen, „welche", so Wisker, „durch die Impulsansteuerung mit voller Betriebsspannung verursacht werden."

Das wirkt sich nachteilig auf die Motorlebensdauer aus: „Eine erhebliche Verkürzung", weiß der Wuppertaler aus eigener Erfahrung, sei die Folge. Daher sann Wisker schon aus eigenem modellbahnerischen Interesse auf Abhilfe. Es musste, so

Lösungsansatz: Motor-Weiterbetrieb mittels Gleichstroms

seine Überlegung, doch eigentlich nur eine Möglichkeit gefunden werden, „den Motor weiterhin mit Gleichspannung beziehungsweise Gleichstrom zu betreiben, wobei dieser in Abhängigkeit von der Geschwindigkeitsvorgabe des Decoders konstant auf seinem Spannungswert zu halten wäre."

Die Lösung: Der Zusatzbaustein mit Lastregelung zur Versorgung des Motors mit reinem Gleichstrom ist nach umfangreichen Prüfverfahren und erfolgreichen Langzeit-Probeläufen mittlerweile in Serie gegangen. „Geräuschlos, den Motor schonend und kraftvoll, von Spur N bis IIm", fasst der Elektroniker das Ergebnis zufrieden zusammen. Da der Einbau des DC-Reglers in Wuppertal erfolgt, verbringt Jürgen Wisker allerdings inzwischen mehr Stunden in seiner Werkstatt, als ihm manchmal lieb ist.

Der neue Elektronikbaustein, der zwischen Lokdecoder und Glockenankermotor angeordnet ist, gleicht in seiner Funktion einem so genannten Chopper-Netzteil, „wobei aus dem vom Decoder zur Verfügung gestellten Tastverhältnis, der Geschwindigkeitsvorgabe, zunächst ein Sollwert in Form einer Gleichspannung gebildet wird", erklärt Wisker das Prinzip. Mit diesem Sollwert werde das eigentliche Regelsystem „geführt, so dass, unabhängig von Spannungs- oder Lastschwankungen, die Klemmenspannung am Motor auf dem eingestellten Wert gehalten wird."

Durch diese Anordnung erreicht man eine lastunabhängige Geschwindigkeitseinstellung: Steigt bei einem festge- →

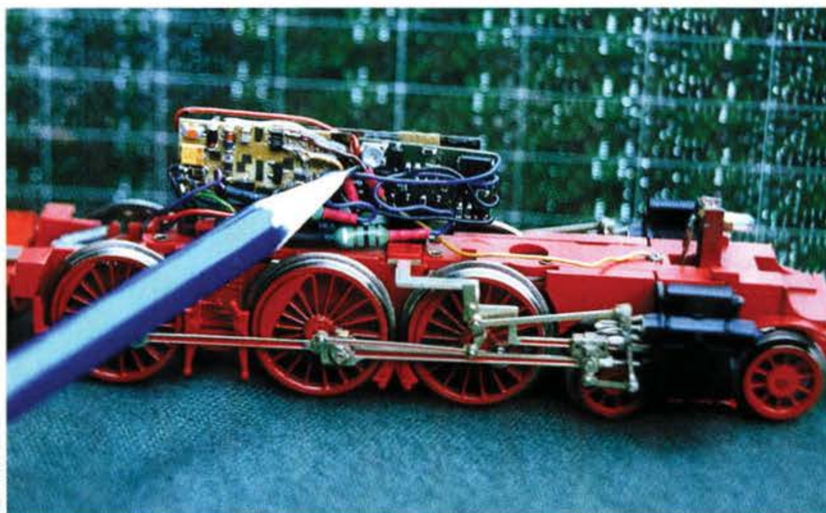
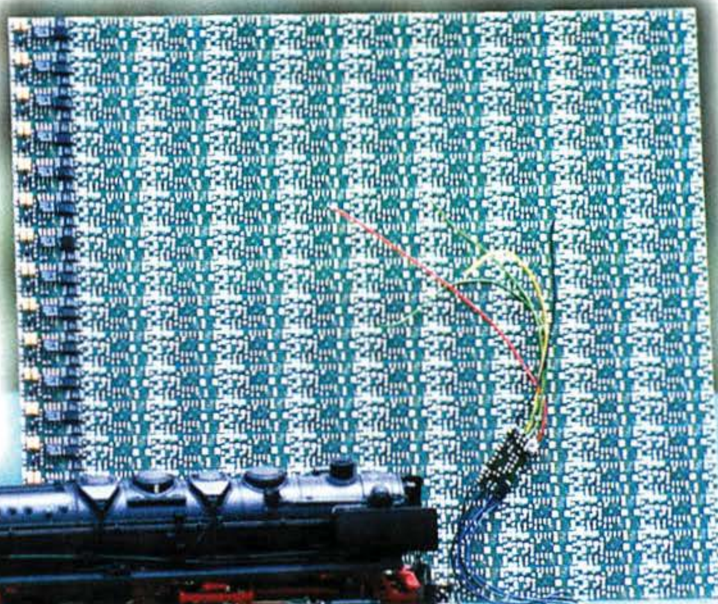


Foto: Wisker

Klein, aber fein: Der Zusatzbaustein zwischen Lok-Decoder und Motor, System Faulhaber, gleicht in seiner Funktion einem Chopper-Netzteil.





Fotos (2): Haucke

Der so genannte DC-Regler, der Glockenankermotoren mit Gleichstrom versorgt, verbessert das Fahrverhalten digitalisierter Lok-Modelle.

für Digitaldecoder

Durchaus erwünschter Nebeneffekt: „Zwangsläufig bedeutet das auch eine höhere Motorleistung!"



Viel Platz braucht der Elektronikbaustein nicht. Hier ist er unterm Tenderaufbau montiert.

Vertrags-Werkstatt

Jürgen Wisker, gelernter Rundfunk- und Fernsehtechniker sowie Werkzeugmacher, war über 25 Jahre als Industrie- und Leitungselektroniker unter anderem bei AEG tätig. Vor fast zwölf Jahren machte sich der in Wuppertal-Cronenberg Geborene, Jahrgang 1940, zusammen mit seiner Frau Doris selbständig. In seiner vom Modellbahnhersteller Fleischmann autorisierten Vertrags-Werkstatt baut Wisker in der Händelerstraße in Wuppertal-Cronenberg Lokmodelle beispielsweise auf die Fleischmann-Mehrzugsteuerung (FMZ) und Twin-Digital um. Auch Reparaturen aller Art werden ausgeführt. Info: Tel./Fax 0202/475446.



Fotos (2): Haucke

Jürgen Wisker machte Hobby zum Beruf: „Ich bin der Modellbahnerei immer treu geblieben."

legten Tempo des Triebfahrzeugmodells die mechanische Belastung des Motors, „so vergrößert sich automatisch der Strom durch den Motor, während die Spannung auf dem eingestellten Geschwindigkeitswert stehen bleibt", führt Wisker weiter aus, ohne einen positiven Nebeneffekt unerwähnt zu lassen: „Das bedeutet zwangsläufig eine höhere Motorleistung!"

Spannungsabfälle, die durch den erhöhten Strom in der Zuleitung und in den Gleisen entstehen, werden wirkungslos. Lediglich die eventuell vorhandene Stromanzeige der Digitalzentrale zeigt steigende Werte. „Die Fahrgeschwindigkeit aber bleibt bis zur Leistungsgrenze des Motors nahezu konstant", versichert Jürgen Wisker.

Bis heute hat es der 61-Jährige nicht bereut, Hobby und Beruf unter einen Hut gebracht zu haben. Aber hat man da wirklich noch Lust, an der eigenen Modellbahnanlage zu werkeln, wenn das Steckenpferd tagtäglich im Kundenauftrag geritten werden muss?

„Doch, doch", beeilt sich Wisker zu betonen: „Ich bin der Modellbahnerei immer treu geblieben!" Und das will was heißen, denn angefangen hat alles schon im zarten Kindesalter, zu einer Zeit, als die Erwachsenen weiß Gott andere Sorgen hatten: Im Tausch gegen ein Radio, Marke Volksempfänger, kam die erste Blecheisenbahn ins Haus. Zu Weihnachten war die Spur-0-Bahn der große Renner. Noch während der Schuljahre im Nachkriegsdeutschland folgte der Wechsel zum Maßstab

Volksempfänger gegen Blechbahn: Früher Start ins Hobby

1:87. „Ich will aber keine Schienen haben, wo die Kontakte auf den Schwellen stehen", bewies Jürgen Wisker schon in Jugendzeiten angesichts der gerade bei Märklin aufkommenden Punktkontakte seinen eigenen Kopf. Die Modellbahn blieb nicht das einzige Hobby: Die Modellfliegerei, insbesondere der Bau von Fernlenkanlagen, begeisterte den Cronenberger, und als stolzer Familienvater entdeckte er auch noch das Filmen mit der Videokamera, in den ersten Hauptrollen die Tochter.

Als Jürgen Wisker Mitte der 80er-Jahre „als Modellbahner, nicht als Profi" beschloss, seine Anlage fortan mit FMZ digital zu steuern, war von gewerblicher Betätigung noch keine Rede. „Der Weg ist eben das Ziel", schmunzelt der kundige Tüftler rückblickend. *Karlheinz Haucke*

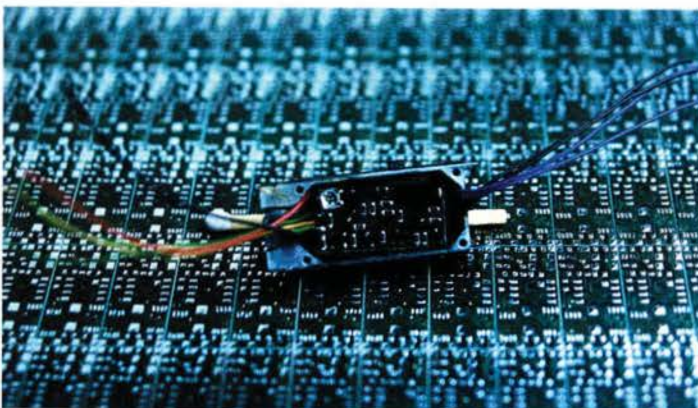


Foto: Wisker

Von der Idee bis zur Serienreife: Nach erfolgreichen Tests in der eigenen Werkstatt ist der Zusatzbaustein mit Lastregelung mittlerweile ein Renner.



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM WORLD WIDE WEB – DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

www.gerds-gartenbahn.de

Eigenbau-Fahrzeugvielfalt

Gerd Ziller betreibt Modellbau in verschiedensten Nenngrößen. Sein Hauptaugenmerk liegt auf der Schaffung eines unfangreichen LGB-Fahrzeugparkes.

Seit 1986 frönt Gerd Ziller der Beschäftigung mit der Gartenbahn. Auf seiner Anlage, die leider noch nicht auf der Homepage vorgestellt wird, fahren zahlreiche Um- und Eigenbauten. Für jedes Schienenfahrzeug von Ur-Shay über Schienenente bis zum Post-Pack-Wagen der Rhätischen Bahn wird eine kleine Bauanleitung mit aussagekräftigen, wenn auch manchmal leicht unscharfen Fotos geliefert. Die eigentliche „Bastelkiste" enthält wirkliche Insidertipps für den Gartenbahner. Bei der Bachmann-Climax wird ein Konstruktionsfehler behoben. Ein anderer Tipp widmet sich der Umsetzung des Tatzlagerantriebes im Modell. Gartenbahn-Gerd leistet sich noch ein „Hobby neben dem Hobby": Mit Motiven von Feld- und Waldbahnen hat er sich noch eine H0e-Anlage für ein Regalfach zugelegt. Außerdem baut er in den Spurweiten N und Z Kleindioramen. Krönung des modellbauerischen Schaffens sind aber sicher die „Birnoramen", Kleindioramen in der Art der Buddel-Schiffe im Glaskörper einer Glühlampe.

www.members.aol.com/hirnihq/bahn.htm

Geld sparen heißt die Devise

Gartenbahner sind andere Menschen, das steht fest, zumindest wenn man im Internet die Geschichte von Toms Low-Budget-Gartenbahn verfolgt.

● Viele Internetseiten sind dröge und oft zugemüllt mit Informationen, die sowieso jeder weiß. Manchmal können sie aber sehr amüsant sein und dennoch echte Anregungen liefern. Toms Low-Budget-Gartenbahn ist ein Fall der zweiten Art. Das Sinsheimer Echtdampftreffen 2000 machte aus einem gewöhnlichen Märklin-H0-Bahner einen Großspurer, dem inzwischen die Spur I zu klein ist. Ausserdem ist Tom jemand, der alles selbst zu bauen versucht. So bemühte er sich sogar, die Schienen selbst zu schweißen und zu biegen, bevor er doch auf käufliches Material überging. Sein erstes Fahrzeug sollte die Nachbildung eines Schienenbusses sein, angetrieben vom Motor eines Akkuschraubers! Den gibt es in Kaufhäusern bereits für 39 Mark. Mit vielen Bildern versehen, ist es möglich, den Baufortschritt der Eigenbau-Gartenbahn mitzuverfolgen. Die teilweise trockenen Kommentare zu den Bildern lassen den Besucher dieser Site immer wieder schmunzeln. Man darf gespannt sein, wie es bei Toms Gartenbahn weitergeht.

www.maxorata.purespace.de/gartenbahn/gartenbahn.html

Tipp-Site

Das Internet ist inzwischen das Forum, um sich auszutauschen, Informationen einzuholen und zu kommunizieren. Die Gruppe der Gartenbahner hat das auch erkannt.

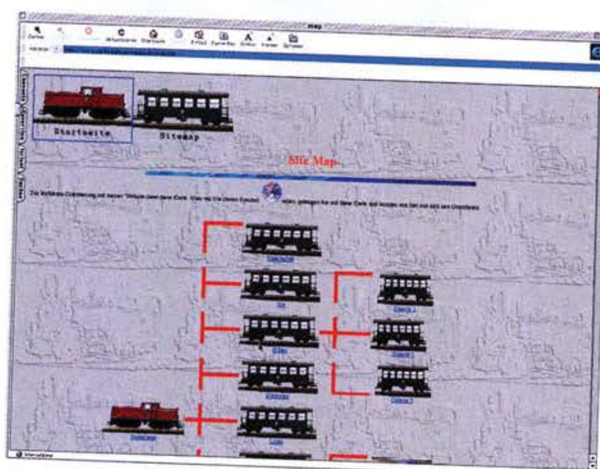
● Es gibt zwei Sorten von Gartenbahnern: Die einen verlegen morgens ihre Schienen und räumen sie abends wieder weg, die anderen installieren die Gleise fest und schaffen sich eine dauerhafte Anlage. Diese Gruppe wird mit ganz anderen Problemen konfrontiert als die gewöhnlichen Modellbahner. Sie haben nicht nur mit ein bißchen Kellerfeuchtigkeit zu kämpfen, sondern mit der Witterung: Mit Regen und Schnee, mit eiskalten Winternächten und heißen Sommertagen. Damit der Gartenbahnneuling nicht irgendetwas anfängt und sich hinterher ärgert, dass die eigene Konstruktion doch nicht hielt, was er sich von ihr versprach, kann ihm das Internet helfen, indem er sich auf dieser Site über verschiedenste Lösungen des Unterbaus, der Tunnelkonstruktion und vieles mehr informiert. Wer beabsichtigt, in seinem Grünstreifen Schienen zu verlegen, sollte auf dieser Homepage vorbeischauen und sich über die vielfältigen Möglichkeiten des Hoch- und Tiefbaus auf der eigenen Scholle kundig machen. Das spart sicher Zeit und Nerven.

www.gartenbahn.purespace.de

Entwicklungshilfe

Auf der Homepage „Michels Gartenbahn" von Michael Dauber ist viel Nützliches für LGB-Freunde zu finden.

● Schon wieder einer, der früher eine Märklin hatte und jetzt auf die Gartenbahn umstieg. Auf der Homepage von Michael Dauber gefällt zuallererst die Aufmachung. Nett ausgestattet mit vielen kleinen Bildchen von LGB-Fahrzeugen, die der Übersichtlichkeit dienen. Dank einer Site-Map zur Orientierung findet der Nutzer hier schnell zu den Themen, die ihn persönlich interessieren. Die wichtigsten Schwerpunkte sind die Vorstellung der eigenen Anlage mit



Gleisplan und deren Entstehungsgeschichte mit vielen Bildern. Für so manchen Großspurer dürften die Informationen zu Digitalumbauten interessant sein, die in der Rubrik Tipps & Tricks zu finden sind. Man kann sich hier eine Einführung und Anleitung zur Digitalisierung der eigenen Fahrzeuge ansehen. Unter Tipps & Tricks steht auch der interessante Einbau einer Videokamera in einen LGB-Güterwagen. Dauber, der sich auch ausführlich selbst vorstellt, erklärt zudem, wie man Betonpfeiler preiswert selbst giessen kann, falls irgendwelche Geländeunebenheiten im eigenen Garten zu überwinden oder Brücken zu bauen sind. Wie üblich findet man noch ein Link- und ein Downloadverzeichnis. An manchen Seiten und Rubriken arbeitet der Autor noch, und wenn die weiterhin in einer solch guten Qualität ins Netz gestellt werden, lohnt sich das Nachsehen von Zeit zu Zeit.

Bella Italia an der Spree

Nicht die Pizzeria an der Ecke, sondern gleich ein ganzes Stück Toskana besucht Frank Tinius, wenn er Lust auf Italien verspürt. Urlaubsstimmung pur hat sich der Berliner auf seine H0-Anlage geholt.

Alljährlich zieht es ganze Heerscharen deutscher Touristen in südliche Gefilde. Auf der Suche nach Sonne, Meeresstrand und Bergen ist Italien nach wie vor ein Hauptziel. Auch Frank Tinius schätzt das dolce far niente, das süße Nichtstun, während des Urlaubs im Stiefelland durchaus, aber für den begeisterten Modellbahner kommt noch eine ganz andere Frage ins Spiel: Was hat die Gegend eisenbahntechnisch zu bieten?

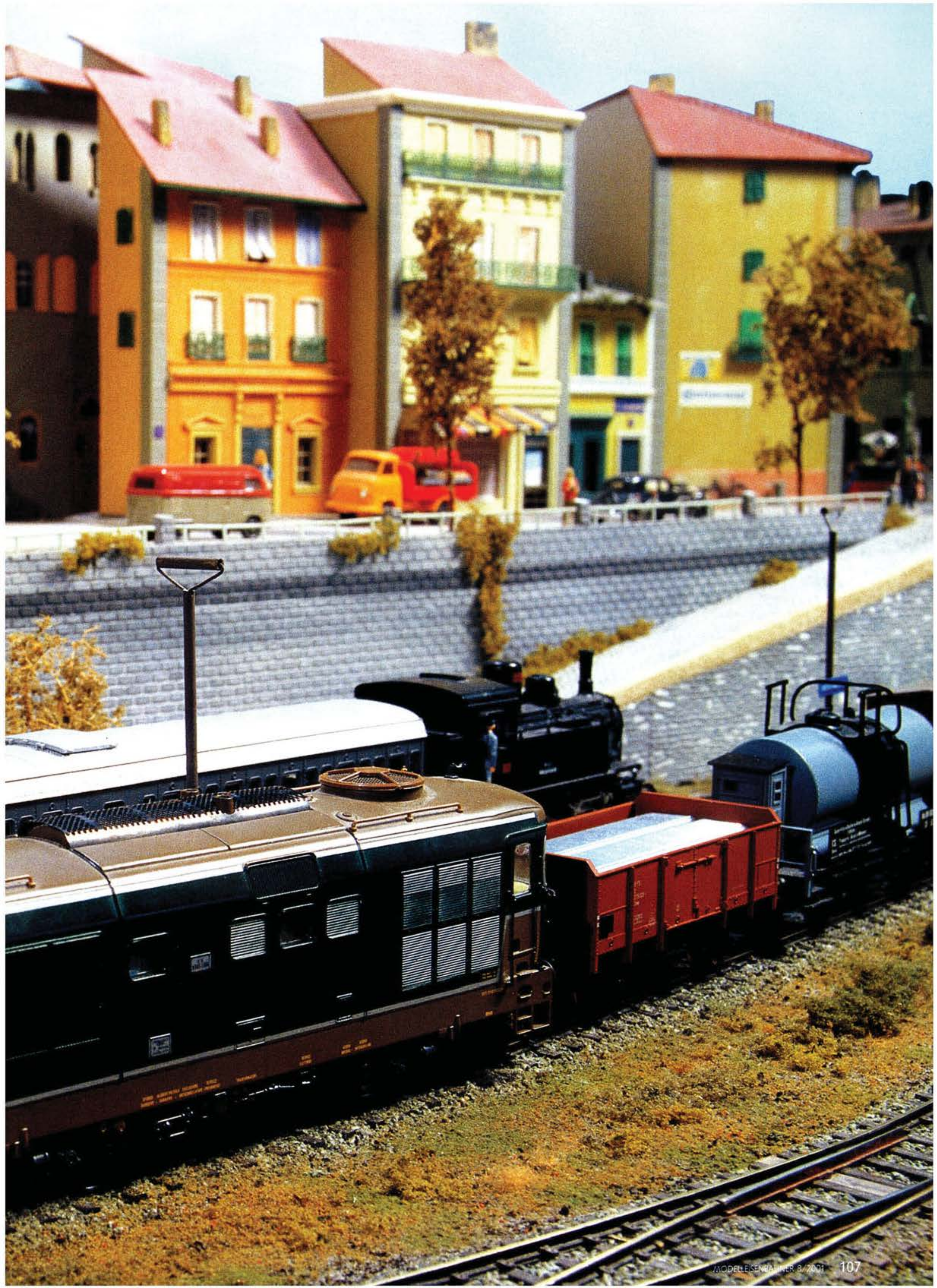
Sardinien und Sizilien, aber auch das Hinterland des Gardasees und eben die Toskana sind Urlaubsregionen, in denen der Berliner fündig wurde. „Italiens Eisenbahn hat alles zu bieten, grandiose Landschaften, spektakuläre Hochbauten, aber auch und vor allem einen ganz besonderen Charme, mitunter fast schon morbid", schwärmt Frank Tinius. Und noch immer, so der 43-Jährige, sei die Fahrzeugvielfalt ungleich größer als in Deutschland: „Dazu trägt auch die von Anbeginn an große Anzahl privater Bahngesellschaften bei."

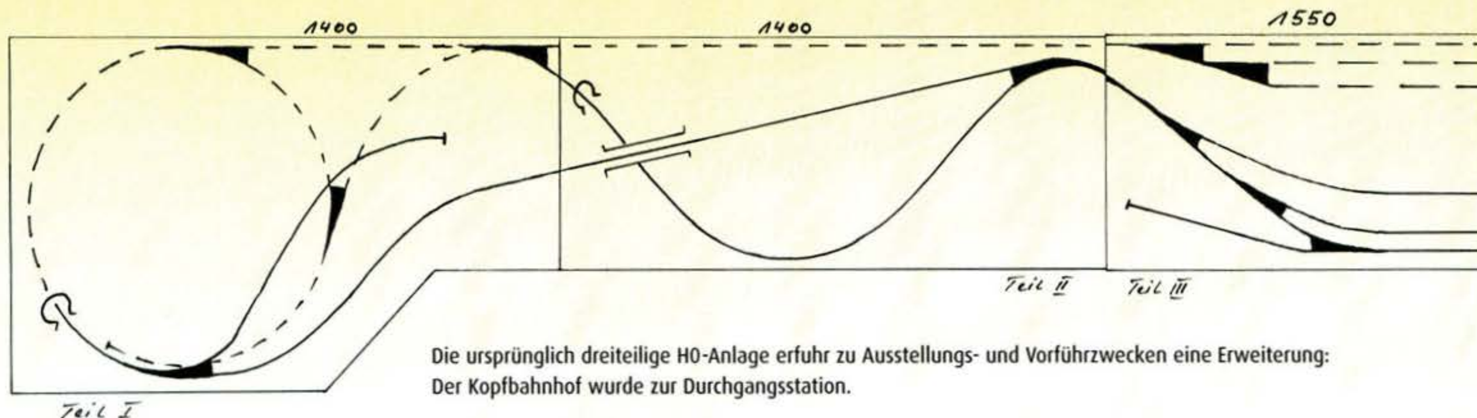
Den Teutonengrill an der italienischen Riviera ließ der gebürtige Ostberliner auch nach der Wende links liegen, denn vor allem „abseits der großen Magistralen ist noch sehr viel ursprüngliche Eisenbahn zu entdecken." Das Flair dieser Nebenbahnen nahm Tinius gefangen, und so reifte bei mehreren Urlaubsreisen nach bella Italia der Entschluss, sich auch modellbahnerisch diesem Thema zu widmen. „Nicht ohne vorher auch das Angebot einschlägiger Modellbahnhändler studiert zu haben", ergänzt Frank Tinius.

Eine durchaus einschneidende Entscheidung, schließlich war der einstige Steppke schon im zarten Alter von drei Jahren in die modellbahnerischen Fußstapfen seines Vaters getreten. Rund um die Reichsbahn bewegte sich alles, von Italien keine Spur. Nun hatten also die in rund 40 Jahren angesammelten normal- und schmalspurigen →



Begegnung im Bahnhof Castelfiorentino: Die 345 mit ihrem Güterzug passiert den Personenzug mit Dampflok der BR 880 und 100-Türen-Wagen.





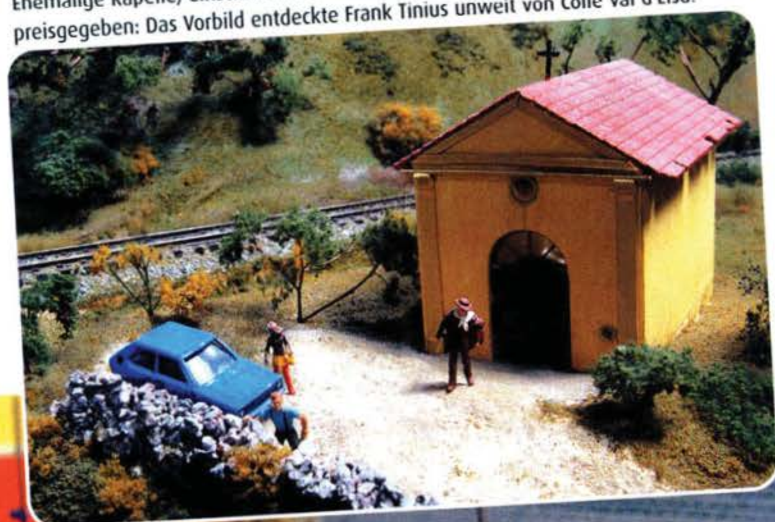
Die ursprünglich dreiteilige H0-Anlage erfuhr zu Ausstellungs- und Vorführzwecken eine Erweiterung: Der Kopfbahnhof wurde zur Durchgangsstation.

deutschen Zweileiter-Gleichstrom-Modelle in Vitrinen und Kisten zu verschwinden, um Platz zu machen für die neue Herausforderung. Eine der reizvollen Art, denn „schnell war klar, dass auf nur sehr wenige industrielle Produkte zurückgegriffen werden konnte", erinnert sich Tinius. Für ihn, als pädagogischer Mitarbeiter im Bereich Eisenbahnmodellbau des Freizeit- und Erholungszentrums (FEZ) in der Berliner Wuhlheide auch von Berufs wegen mit der Thematik befasst, begann nun die ebenso spannende wie selbst für ihn überraschend kurze Phase des Planens und Konzipierens.

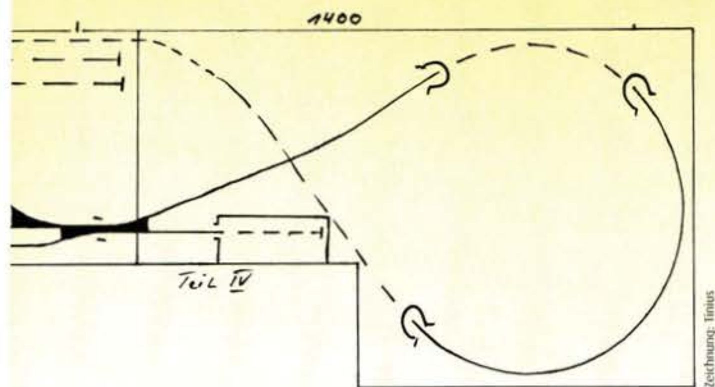
Und wer kennt das nicht: Ausgangspunkt war der zur Verfügung stehende Platz, „wohl eher die nicht vorhandene Fläche", wirft Tinius, Vater zweier Töchter im Teenager-Alter, augenzwinkernd ein. Also, immer an der Wand entlang: Nur diese Variante kam überhaupt in Frage, „wobei die Tiefe von 0,55 Metern nur partiell überschritten werden konnte", erläutert der Italien-Fan.

In der Länge standen knapp viereinhalb Meter zur Disposition. Da Tinius von vornherein beabsichtigte, seine Toskana-Anlage bei Ausstellungen zu zeigen, damit eine gewisse Grundmobilität äußerst zweckmäßig erschien, fiel die Wahl auf die Ausführung in Segmentbauweise: „Die einzelnen Teile sollten aber nicht länger als 1,6 Meter sein, um sie noch problemlos in meinem Auto transportieren zu können." Außerdem sollten die drei Elemente freitragend an

Ehemalige Kapelle, einschließlich wertvoller Fresken dem langsamen Verfall preisgegeben: Das Vorbild entdeckte Frank Tinius unweit von Colle Val d'Elsa.



Die 880 nimmt Wasser. Der typisch italienische Kran, dahinter ein O-Wagen vom Kleinserienhersteller Laser, entstand aus einem Bausatz von Weinert.



Oberhalb des Bahnhofs drängen sich die Häuser Castelfiorentinos, einer typischen Kleinstadt in der Toskana, rund um die sonnige Piazza.



Als wäre die Zeit stehengeblieben: Der nostalgische Cento-Porte-Dampfzug fährt nach Castelfiorentino mit seinem farbenfrohen Stationsgebäude ein.

der Zimmerwand zu verankern sein.

Moment mal: Drei Segmente und weniger als fünf Meter?

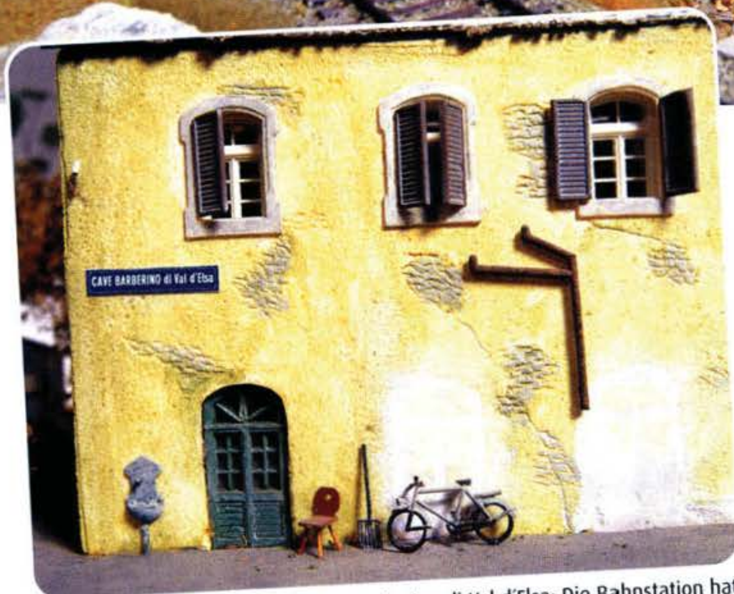
„Das hat schon seine Richtigkeit", schmunzelt Frank Tinius, „der vierte Teil kam erst später!" Und zwar in Notwehr sozusagen: Die dreiteilige Anlage zum Thema Nebenbahn mit Kopfbahnhof erwies sich während ihres ersten öffentlichen Auftritts, einer sechstägigen Ausstellung im FEZ, nämlich nicht nur als Glanzlicht, sondern vor allem als reichlich arbeitsintensiv für den Vorführer. „Was daheim großen Spaß macht, das Umsetzen der Fahrzeuge, wurde eindeutig zum Stressfaktor", gesteht Tinius unumwunden ein.

Eine Digitalisierung stand für den Berliner, zumindest in Sachen H0-Toskana, nicht zur Debatte, und so reifte der Plan, einen vierten Anlagenteil zu bauen. „Der nur auf Ausstellungen zum Einsatz kommt", fügt Tinius an. Die Bewährungsprobe im April 2001 vor 36000 Besuchern in der Wuhlheide bestand das neue Betriebskonzept nach Wunsch.

Und seither fährt Frank Tinius sozusagen variabel: Daheim mit Kopf und allerlei Rangieraufgaben, während vor Publikum aus dem Kopf- ein Durchgangsbahnhof wird, sich die weiterführende Strecke nach einer teilweise überbauten Kehrschleife in den Schattenbahnhof einfädelt und sich der Betriebsablauf beschleunigt. „Das liegt auch im Interesse der Besucher", meint das frühere DMV-Mitglied, schränkt dann allerdings ein: „Der meisten zumindest." Denn auch Tinius weiß, dass unter den sich enger am Vorbild orientierenden Modellbahnern nicht wenige gerade das Kopfmachen, Umsetzen und Rangieren besonders schätzen.

Man kann eben nicht immer alles haben im Leben. Dafür →

Weder vom Triebwagen AL.n556 noch von der 342 mit ihrer historischen Wagengarnitur lassen sich die Angler an der Elsa aus der Ruhe bringen.



Mittagszeit im verschlafenen Cave Barberino di Val d'Elsa: Die Bahnstation hat ihre besten Zeiten auch schon lange hinter sich; nur das Schild ist recht neu.

ergänzte Tinius seinen Bahnhof Castelfiorentino um einen Lokschuppen, die Stadt bekam einen typisch südländischen Friedhof, der Stressfaktor für den Vorführer halbierte sich, und selbst ein anno 1995 von der Berliner Familie gemietetes Ferienhaus fand als getreulich umgesetztes Modell auch noch Platz auf dem vierten Anlagensegment.

Womit sich die Frage nach den konkreten Vorbildern aufdrängt.

Den minutiösen Nachbau einer bestimmten italienischen Strecke schied Frank Tinius aus: „Einfach deshalb, weil es zu viele interessante, aber gleichzeitig typische Situationen auf ganz verschiedenen Bahnlinien gibt, die alle in die Modellgestaltung einfließen sollten", begründet er und verweist auf die schier unübersehbare Menge an Urlaubsfotos mit Eisenbahnmotiven.

„Es gibt auch andere Bilder", kommt Tinius der Frage zuvor, ob selbst eine höchst tolerante Restfamilie da nicht irgendwann zum Urlaubsstreik übergeht?

Doch zurück zum Vorbild der Italo-Anlage: Die sonnendurchflutete Toskana mit ihren Pinienhainen, den Weinbergen und den mediterranen Kleinstädten zwischen Carrara und Siena stand bei der Landschaftsgestaltung Pate. „Dort fanden sich auch die Vorbilder der meisten Gebäude", verrät Frank Tinius. Für den Gleisplan seiner Bahnstation Castelfiorentino bediente er sich beim stillgelegten

ANLAGEN-STECKBRIEF

Vierteilige H0-Anlage in Segmentbauweise
Maße: 5,75 m Gesamtlänge, 0,55 bis 0.85 m breit
Erbauer: Frank Tinius
System: 2-Leiter-Gleichstrom
Epoche: 60er- u. 70er-Jahre
Gleislänge: Zirka 20 m
Gleismaterial: Tillig-Profil (2,1 mm) auf Pilz-Schwellenband
Rollendes Material: Roco, Lima, Rivarossi, Laser
Betrieb: Analog
Bauzeit: 4 Jahre mit Unterbrechungen
Vorbild: Toskana, Bahnhof Colle Val d'Elsa; auch Motive der Strecke Brescia – Edolo
Anlagenthema: Nebenbahn mit Privatanschluss
Besonderheiten: Gebäude-Eigenbauten nach Vorbild

Bahnhof Colle Val d'Elsa. Auch Elemente der Strecke von Brescia nach Edolo im Hinterland des Gardasees finden sich auf der Tinius-Modellbahn wieder.

„Typisches sollte die Anlage ausstrahlen", betont der Erbauer erneut. Da darf natürlich auch einer der Steinbrüche nicht fehlen, in denen der berühmte Carrara-Marmor abgebaut wird. Zumal damit die Nebenbahn um einen Privatanschluss und entsprechenden Übergabebetrieb reicher wurde.

Unerlässliches Hilfsmittel bei Auswahl und Gestaltung waren immer wieder Fotos, aber auch professionelle Videofilme. „Man kann einfach nicht überall selbst mitfahren", schmunzelt Tinius.

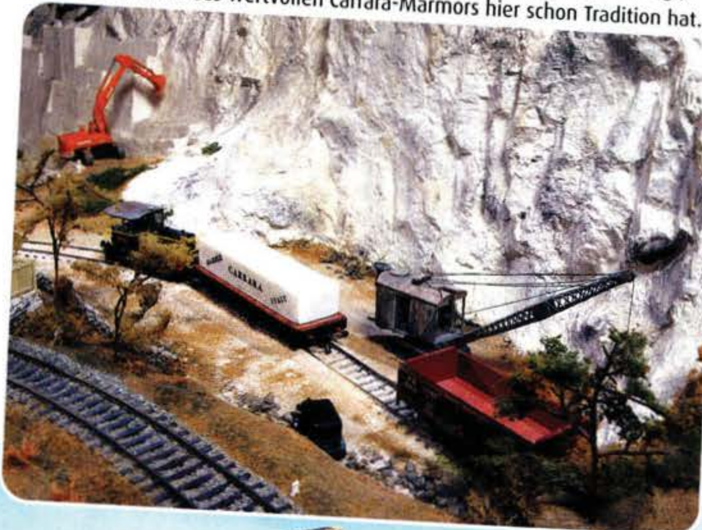
Beim vorbildgerechten Weichenbau – auf vielen italienischen Nebenbahnen sind noch Weichen mit Gelenkzungen im Einsatz – kam Tinius zugute, dass er sein Gleismaterial ohnehin aus Tillig-Profilen auf Pilz-Schwellenband selbst fabrizierte. Die 2,1-Millimeter-Profile machten allerdings ein Abdrehen der Radsätze wegen zu hoher Spurkränze bei älteren Lima-Triebfahrzeugen erforderlich.

Auf der Suche nach vorbildgetreuen Lichtsignalen wurde der Berliner im Programm von Modellismo d'autore fündig. Das Formsignal mit durch den Mast geführtem Flügelantrieb entstand dagegen im Eigenbau. „Grundsätzlich stehen Signale in Italien links vom Gleis", beugt Tinius irritierten Nachfragen vor und erläutert auch gleich den Sinn der zwischen den Gleisen liegenden weißen Balken: „Sie haben die Funktion der in Deutschland bekannten So 12 und zeigen an, bis wohin ein Fahrzeug bewegt werden darf, ohne die Profilfreiheit der Nachbargleise einzuschränken."

Fast alle Hochbauten basieren auf konkreten Vorbildern. Was man ihnen nicht ansieht: Die meisten bestehen hauptsächlich aus Styropor! „Das Material ist leicht, ebenso zu verarbeiten, läßt sich sogar gravieren und mit einem Gemisch aus Moltofill und Scheuersand auch gut putzen", verblüfft Tinius nicht selten auch gewiefte Modellbauer. Derzeit perfektioniert er die anschließende Behandlung mit Plakafarben und feilt an der Inneneinrichtung.

Da ist eine Erweiterung wohl nicht mehr fern? „Man soll niemals nie sagen", lächelt Frank Tinius. *Karlheinz Haucke*

Reif fürs Museum: Der offenbar noch einsatzfähige Dampfbagger belegt, dass das Brechen des wertvollen Carrara-Marmors hier schon Tradition hat.



Die Schatten werden länger: Nach der Hitze des Sommertages füllen sich Piazza und Via Quattro Stagioni des Städtchens allmählich mit Leben.

Fotos: Stirl

MODELLBAHN AKTUELL

GROSSE SPUREN IN DER DAHLENER HEIDE

2. Taurarer Gartenbahntreffen

● Zu ihrem zweiten Treffen kamen am 12. Mai Gartenbahner und Modellbauer aus Mitteldeutschland in der Dahlener Heide zusammen. Modellbahner aus Chemnitz, Oelsnitz, Plauen, Oederan, Halle, Schkeuditz und Magdeburg trafen sich auf der großen Freilandanlage von Heiko Anders. Zahlreiche Eigenbaufahrzeuge und die zugehörigen Fachgespräche prägten den Charakter der Veranstaltung. Die Freilandanlage im Familien- und Ferienpark Taura besteht aus zwei Teilen: Einer Westernanlage und einer Nachbildung der Harzer Schmalspur. Die Anlage wurde 1999 gegründet und soeben auf 1500 Quadratmeter erweitert. Bisher wurden 600 Meter Gleis verlegt sowie 120 Gebäude und 10000 Pflanzen auf dem Gelände verteilt. Privat kann man die Anlage an Wochentagen von 12 bis 18 Uhr und am Wochenede von 10 bis 18 Uhr besuchen.



Eine Leipziger Traditionsgruppe und die Country-Musik des „Saxon-Cowboy" sorgten für das erforderliche Ambiente auf der Westernanlage.

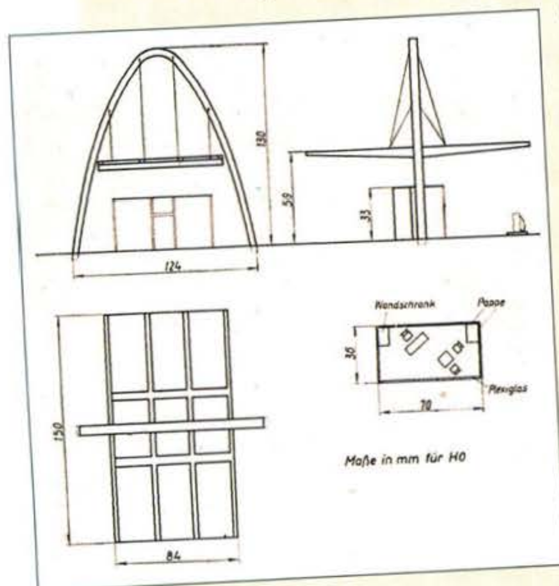


Die Gartenbahn im Familien- und Ferienpark Taura ist noch nicht ganz ausgewachsen.

♦♦♦♦ Im Rückspiegel entdeckt ♦♦♦♦

VOR 37 JAHREN: Moderne Tankstelle

● Was vor 37 Jahren modern war, kann heute noch viel Charme haben und findet sich auch in den Entwürfen moderner Architekten wieder. Ein freischwebendes Dach plante auch vor wenigen Jahren Sir Norman Foster in einem seiner Entwürfe für den Reichstag in Berlin. Eine Nummer kleiner realisierte Roland Wölfel seine an ein Hannoveraner Vorbild angelehnte Idee. An einem Rundbogen hing an Seilen befestigt das überdimensionale Dach des Tankwarthäuschens. Der Bogenträger wurde aus einer 5 mm starken Sperrholzplatte ausgesägt. Das Dach entstand aus Pappkarton. Die der Verstärkung dienenden Längsträger wurden ebenfalls aus 3 mm starkem Sperrholz ausgesägt, genauso die Querträger. Das Tankwarthaus entstand aus Plexiglas und Pappe. Vorderseite und Teile der Seitenwände waren transparent, die Rückseite und das Dach aus Pappe. Die Einrichtung entstand ebenso aus Pappe, Konturen zeichnete Wölfel mit Tusche. Nachdem das Häuschen eingerichtet war, wurde das Dach aufgesetzt. Zum Aufhängen des freischwebenden zweiten Daches wurden in die Querträger und den Rundbogen Löcher mit einem Querschnitt von einem Millimeter gebohrt. Mit Faden wurde das Dach nun über dem Tankwarthäuschen aufgehängt. Dabei wurde er durch alle Löcher gezogen und nur an den beiden äußersten Löchern des Bogens befestigt, damit auf allen Seilen ein Zug entsteht. Die Zapfsäulen entstanden aus Holzstäbchen, der zugehörige Schlauch wurde aus Draht angeklebt. Jetzt musste nur noch alles nach Belieben angemalt werden. Eine derartige Tankstelle mit ihrer zeittypischen modernistischen Konstruktion wäre sicherlich heute noch ein Blickfang auf jeder Epoche-III- und -IV-Anlage.



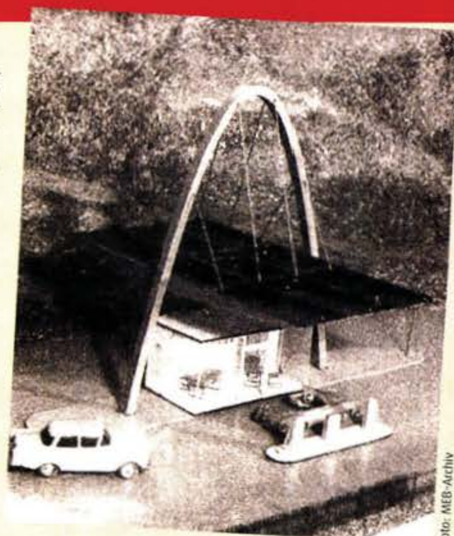
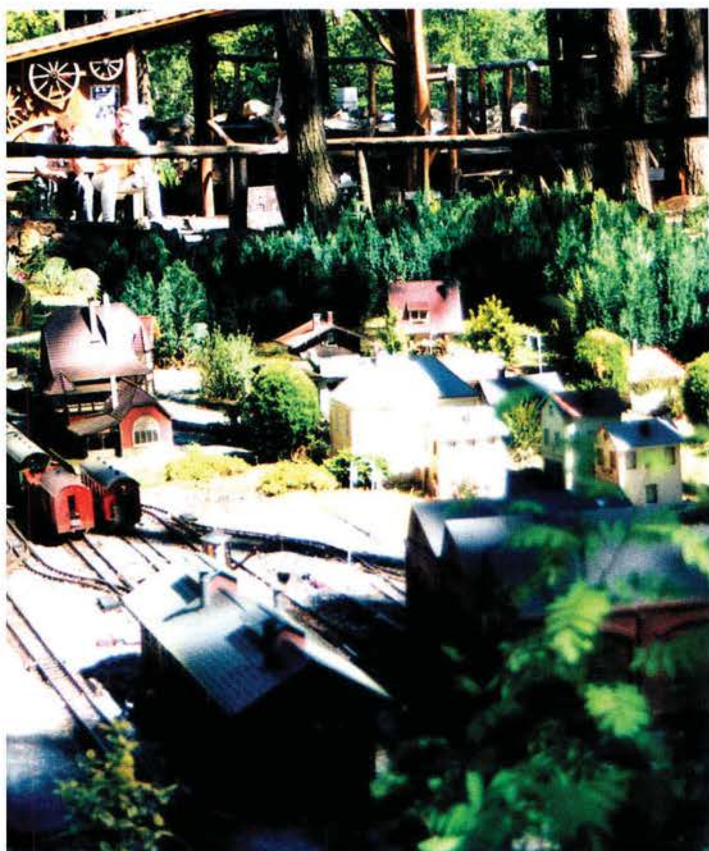


Foto: MEB-Archiv



Fotos (2): Schaefer

RIVAROSSI-GRUPPE

Keine Rettung

● Der Mühlhausener Produktionsstandort von Arnold ist wohl endgültig verloren. Ebenso getroffen hat es Jouef in Frankreich. In beiden Ländern sollen Vertriebs- und Marketingfirmen den Verkauf der Produkte aus der Rivarossigruppe gewährleisten. Die Produktion der beiden Marken Arnold und Jouef wird vermutlich in das Stammland Italien verlagert. Zwar bemüht sich die Rivarossigruppe in Pressemitteilungen, die Bälle flach zu halten und nicht für noch mehr Unruhe vor allem auf dem N-Markt zu sorgen, ob dies jedoch nicht nur Lippenbekenntnisse zu Qualität, Lieferbarkeit und neuen Produkten sind, wird erst in einiger Zeit abzusehen sein.

! MESSE-Kalender

5. - 7. Oktober 2001:
Modell & Hobby, Messegelände, Leipzig.

16. - 18. November 2001:
Modellbauwelt Hamburg.

23. - 25. November 2001:
Hobbyland Berlin.

28. November - 2. Dezember 2001:
19. Internationale Modellbau-Ausstellung München.

30. November - 2. Dezember 2001:
EURO-Modell, Messezentrum Bremen.

HISTORISCHE STRASSENBAHN IN H0

Zweiachsiger Straßenbahnzug

● Lange erwartet haben Freunde der Modellstraßenbahn den ET57/EB57, wurde dieser ab 1957 in Gotha produzierte Zweiachserzug doch von jedem mitteldeutschen Straßenbahnbetrieb eingesetzt. In Jena und zwei anderen Städten fährt er heute noch planmäßig. Der Zweiwagen-Zug ist sowohl als Fertigmodell wie auch als H0/H0m-Bausatz erhältlich. Die Bausatzteile sind gut passend und viele Teile können entsprechend der (etwas knappen) Bauanleitung einfach zusammengeklipst werden. Die Zierlinien liegen dem Bausatz und dem Modell als gestanzte Klebestreifen bei, die Beschriftung erfolgt auch beim Fertigmodell mittels passender Abziehbilder. Ein Motorisierungssatz ist extra erhältlich. Ausgeliefert wurden beziehungsweise werden die Lackierungsvarianten Bad Schandau, Berlin, Dresden, Gotha, Halle, Jena, Magdeburg, Nordhausen und Klingenthal (DR-Ausführung). Weitere Informationen gibt es bei : Hermann & Partner, Industriestraße 25, 01129 Dresden, Fax: 0351/849 71 58.



Foto: Muth

Eine Kombination aus ET 57 und Eb 57 gehörte zum Alltagsbild in den neuen Bundesländern.

MODELLBAHN WIEHE

Märklins Großanlage

● Zum ersten Mal gibt es in den neuen Bundesländern eine H0-Märklin-Wechselstromanlage dauerhaft zu bestaunen. Am 12. Juni wurde nach einer gründlichen Funktionsprüfung eine von Märklin in sechs Monaten Bauzeit erstellte Alpenanlage mit über 130 Metern verlegtem Gleis für die Öffentlichkeit in Betrieb genommen. Als Landschaftsmotiv dienen die Regionen, wie sie in Österreich, der Schweiz und Deutschland zu bewundern sind. Durch die Tunnel, Schluchten und über die Brücken verkehren ständig mindestens neun Fahrzeuggarnituren vom Eurocity über IC-Night und verschiedene Güterzüge bis zum Nostalgie-Schnellzug. Informationen über die Öffnungszeiten der Dauerausstellung gibt es bei Modellbahn Wiehe: Tel.: 034672/8363-0 oder im Internet: www.modellbahn-wiehe.de, oder www.modelrailway.com.

VORSCHAU



Foto: Slg. R. Schaefer

Verhinderte Pioniere

Um ein Haar Deutschlands erste: Die Geschichte der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (MLE) begann zweimal.

Auf steilem Schienenpfad

Vom Genfer See hinauf ins Berner Oberland, bis zu 73 Promill Steigung in zwei Kehrschleifen: Die MOB wird 100.


Foto: Schumacher

Pur macht Laune

Größtmögliche Nähe zum Vorbild, ohne viel Selbstbau undenkbar: Mit H0-Finescale ist man auf der Höhe der Zeit.


Foto: Frickel

Der Weg ist das Ziel

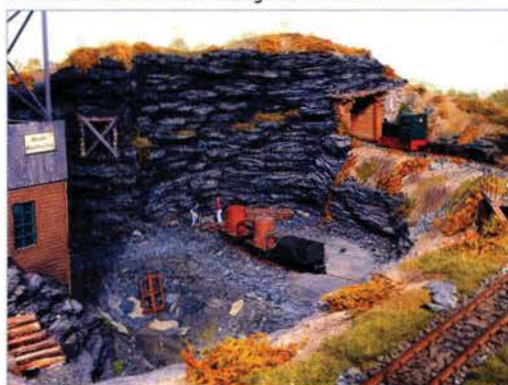
Ein Tag in Osaka: Perfekter Service bei drangvoller Enge bestimmt den Bahnbetrieb der japanischen Metropole.


Foto: Schmutz

Das September-Heft erscheint am 22. August bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Schiefer-Abbau im LGB-Format

Die Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Coburg bauten eine ganz besondere LGB-Anlage: Echter Schiefer verleiht den Bergbau-Motiven Gewicht.


Foto: Tiedtke

Außerdem

Übergangs-Signale

Aktuell nicht nur beim Vorbild: Mit der Sicherung von Bahnübergängen befasst sich Dirk Rohde.

Streiflichter

Nachts in Leipzig: Auf Fotopirsch zwischen Tag und Traum fing Burkhard Wollny Bahnhofszenen ein.

Thyristorlokomotive

Mit Spannung erwartet, bei uns schon im Test: Rocos H0-Modell der ÖBB-Thyristorlok Rh 1043.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

IMPRESSUM

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel, Klaus Habermann
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Andrea Zaicescu, Katrin Büttner

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: DM 6,50
Jahres-Abonnement Inland: DM 69,60
Schweiz: sFr 69,60. Österreich: öS 522,-
EU-Länder: DM 89,60
Andere europ. Länder: DM 99,80
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
BechtleDruckZentrum
Esslingen. Printed in Germany

VERTRIEB
Motor-Presse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiter: Carsten Bubeck

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 18, gültig ab Heft 1/2000. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.



ISSN 0026-7422



Der Freistaat Bayern informiert:

Bayern für 40.- DM!





Mit dem neuen *BAYERN-TICKET* oder dem **Schönes-Wochenende-Ticket** für nur **40.- DM** können bis zu 5 Personen oder eine ganze Familie mit Nahverkehrszügen im *BAYERN-TAKT* quer durch den Freistaat fahren. In die Berge, an die Seen, zu Kultur, Brauchtum und Festen. Fragen Sie in den Bahnhöfen nach dem aktuellen Sommer-Prospekt **"Freizeit im *BAYERN-TAKT*"**. Darin finden Sie viele interessante Ausflugsziele.

Fahrplan- und Tarifinformationen erhalten Sie unter Tel. 0 18 05 / 99 66 33. Informationen zum *BAYERN-TAKT* im Internet unter **www.bayern-takt.de** oder direkt von uns, der BEG in München, im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie.



beg Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH | DB | BOB | KVG | REGENTAL BAHNBETRIEBS-GmbH | Vogtlandbahn GmbH | MVV | VGN | Bayern

SIE SIND SO WUNDERLICH

diese Krokodile – nämlich aus der Sicht eines Eisenbahnfreundes der 20er Jahre –

UND DOCH ABSUNDERLICH

Foto: Stefan Zenzmaier

(es lebe die dichterische Freiheit) für den Bahnbegeisterten, der meist nur die modernen E-Loks im Betrieb erleben konnte.

Als 1902 die SBB durch Zusammenschluß von Privatbahnen gegründet wurde, konnte man natürlich noch nicht an solch futuristische Bahn-Reptilien denken. Allmählich aber stießen die Dampflokomotiven durch den immer stärker werdenden Verkehr an ihre Leistungsgrenzen, und auch der Kohlemangel (besonders während und nach des Ersten Weltkrieges) zwang auch die Schweiz, den elektrischen Betrieb zu forcieren. So schlüpften diese Krokodile in den zwanziger Jahren in mehreren Serien aus den Montagehallen. Mit ihnen schufen die Konstrukteure und die SBB nicht nur die bemerkenswertesten und legendärsten E-Loks der Schweiz, sondern wohl auch Europas oder gar der Welt. – Zu dem bevorstehendem 100-Jahr-Jubiläum der SBB möchten wir herzlich gratulieren.

Roco freut sich, zu diesem Jubiläum einen kleinen Beitrag leisten und drei neue H0-Krokodile präsentieren zu können:



Art.-Nr. **63527**, Ce 6/8[II], SBB, Ep. IV, Gleichstromausführung mit Schnittstelle, mit vorbildgerechten Änderungen für den Einsatz als Rangierlok (Plattform-Stirnblech, Entfall eines Stromabnehmers, Rangierfunk-Dachantenne …);

Art.-Nr. **69527**, Ce 6/8[II], SBB, Ep. IV, Wechselstromausführung mit serienmäßig lastgeregeltem Dekoder;

Art.-Nr. **63528**, Be 6/8[II], SBB, Ep. III–IV, Gleichstromausführung mit Schnittstelle (überarbeitete Ausführung);

Art.-Nr. **69528**, Be 6/8[II], SBB, Ep. III–IV, Wechselstromausführung mit serienmäßig lastgeregeltem Dekoder;

Art.-Nr. **63529**, Be 6/8[II] in Braun, SBB, Ep. II–V, Gleichstromausführung mit Schnittstelle (überarbeitete Ausführung);

Art.-Nr. **69529**, Be 6/8[II] in Braun, SBB, Ep. II–V, Wechselstromausführung mit serienmäßigem Dekoder.

Alle Wechselstrommodelle mit Flüsterschleifer!

Bei Ihrem Fachhändler!

PS.: Das langersehnte „H0-Modellbahn-Buch“ (Art.-Nr. **81585**) ist nun ebenfalls erhältlich!

e-mail: roco@roco.co.at | **Internet: www.roco.co.at**

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN
GmbH
CH-9445 Rebstein
Balgacherstrasse 14

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

